



Transports Canada Transport Canada



Numéro 1/2014

Feedback

TP 6980F
(1/2014)

Rapports de difficultés en service de l'aviation canadienne



TABLE DES MATIÈRES

Prenez garde	1
Aéronefs	2
Moteurs	11
Giravions	14
Échos du hangar	17
Consignes de navigabilité (CN) relatives aux équipements	18
Bulletins spéciaux d'information de la navigabilité aérienne (SAIB)	19
Bulletin d'information sur la sécurité (SIB) de l'AESA	20
Rapports de difficultés en service (RDS)	21

Image de couverture

L'aéronef qui apparaît sur la couverture est un Challenger CL-600-1A11 de Bombardier (désignation militaire canadienne CC144A). Cet aéronef est exploité par les forces armées canadiennes comme mode de transport militaire de dignitaires. Parmi les personnalités distinguées que cet aéronef a transportées, on compte notamment les premiers ministres, les gouverneurs généraux et les plus hauts gradés militaires.

C'est en novembre 1978 que le Challenger a effectué son vol inaugural, et a été certifié par Transports Canada et la FAA en 1980. Canadair a fait de cet aéronef l'un des aéronefs d'affaires les plus réussis d'aujourd'hui. Sa large cabine à plafond haut, la

conception moderne de sa voilure, et son turboréacteur double flux à fort taux de dilution font du CL-600 un aéronef d'affaires très moderne.

Au fil du temps, le CL-600 a évolué et a subi plusieurs modifications. L'expérience acquise par l'intermédiaire du programme Challenger a pavé la voie vers la création du Canadair Régional Jet, de la plate-forme Global Express et au bout du compte, des aéronefs C-series.

Bombardier reste un chef de file mondial dans le domaine du développement et de la technologie de l'aérospatiale, grâce en grande partie au vénérable Challenger 600.

Feedback est une publication trimestrielle de la Division du maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada, qui informe le milieu aéronautique des problèmes quotidiens déclarés qui ont des conséquences sur la navigabilité des aéronefs au Canada.

Nous encourageons les lecteurs à reproduire le contenu de la publication originale, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au magazine *Feedback* de Transports Canada. Nous les prions d'envoyer une copie de tout article reproduit au rédacteur.

Pour obtenir des renseignements concernant la détention d'un droit d'auteur et les restrictions à la reproduction d'articles, veuillez faire parvenir votre correspondance à l'adresse suivante :

Jérémie Laviolette, rédacteur
Feedback
 Transports Canada (AARDG)
 Place de Ville, Tour C
 Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Courriel : jeremie.laviolette@tc.gc.ca
 Tél. : 613-952-4360
 Téléc. : 613-996-9178

Pour visionner *Feedback* en ligne ou pour la recevoir par courriel, veuillez visiter :
www.tc.gc.ca/magazine-feedback

Les articles publiés dans *Feedback* sont tirés de rapports de difficultés en service (RDS) soumis par des techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA), des propriétaires, des exploitants et d'autres sources, conformément à la sous-partie 521 du Règlement de l'aviation canadien (RAC).

Les RDS sont habituellement publiés textuellement. Transports Canada n'assume aucune responsabilité concernant l'exactitude ou le contenu de ces rapports. Seules les erreurs d'ordre orthographique sont corrigées; le contenu peut être abrégé et les renseignements personnels supprimés.

Tout défaut ou événement doit être signalé à Transports Canada par l'entremise du Programme de rapports de difficultés en service. Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur ce programme ou au sujet d'un article du magazine *Feedback*, veuillez communiquer avec le Centre de Transports Canada le plus proche.

Pour toutes demandes de renseignements techniques concernant les articles de ce magazine, s'il vous plaît veuillez adresser votre correspondance à CAWWEBFeedback@tc.gc.ca.

Feedback is also available in English.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports (2014).

ISSN 1925-8437 (En ligne)

TP 6980F
 (01/2014)

TC-1005330

PRENEZ GARDE

Pratt & Whitney Canada PT6A-67

Défaillances de boulons de porte-satellites du 1^{er} étage du réducteur

Transports Canada, Aviation civile (TCAC) signale une possibilité de défaillance moteur découlant du desserrement et de la rupture des boulons de porte-satellites du 1^{er} étage du réducteur du moteur PT6.

Pratt & Whitney Canada (P&WC) a relevé des événements moteur qui ont été liés à un desserrement de boulon. Cette situation est en cours depuis un certain temps. TCAC a publié l'avis de difficultés en service AV-2008-05, où il était indiqué que P&WC était arrivé à la conclusion qu'une mauvaise lubrification du boulon au moment de l'assemblage était la cause probable du desserrement du boulon. Une enquête plus poussée a relevé que le desserrement de boulons de porte-satellites du 1^{er} étage du réducteur peut entraîner une rupture de boulons et une défaillance moteur. Cette situation est plus probable dans les moteurs à faible utilisation (depuis la révision) qui ont été révisés avant le 4 septembre 2011.

Une enquête sur les techniques d'assemblage a relevé que les pratiques normalisées de P&WC liées aux rondelles-freins durant le serrage ne sont pas toujours respectées, ce qui peut créer un desserrement. Le bulletin d'information sur l'entretien (SIL) GEN-113 a été publié pour rappeler aux techniciens les pratiques normalisées applicables. Les instructions du manuel de révision et de maintenance sont en cours de révision afin de comprendre des renseignements plus détaillés sur l'importance de conserver les languettes anti-rotation de rondelle-frein dans un sens antihoraire durant le serrage du boulon. Le non-respect de ces pratiques normalisées peut avoir un impact sur la fiabilité du moteur. De plus, P&WC a élaboré une nouvelle spécification liée aux boulons à cet effet qui est accessible depuis février 2012.

Fissure du cadre de support du vérin de rentrée de la porte de soute

RDS présenté :

Le service de maintenance a signalé que durant une inspection régulière, on a remarqué que la porte de soute ne s'ouvrait pas entièrement, ce qui faisait en sorte que le vérin fonctionnait jusqu'à sa limite. Durant l'enquête, il a été constaté que le vérin était trop flexible et oscillait plus que prévu.

Lorsque le panneau intérieur de la porte de soute a été ouvert, une fissure du point de fixation du cadre de support du vérin de rentrée de la porte a été constatée.

Le cadre a été réparé et l'aéronef a été remis en service.

Commentaires de Transports Canada :

À la suite de discussions avec le personnel technique de maintien de la navigabilité aérienne d'Aerospatiale, il a été déterminé que cet état ne compromet pas la sécurité des vols et que la réparation est traitée dans le manuel de réparations structurales (MRS) 52-31-00.

Transports Canada, Aviation civile avise tous les propriétaires, exploitants et techniciens d'entretien des appareils ATR 42 de cet état possible. ✖



Fissure du support d'attache du vérin de rentrée de la porte de soute

Corrosion du guignol d'intercommunication carburant

RDS présenté :

Durant une inspection régulière de 48 mois dans le cadre d'une tâche de maintenance lourde, le personnel de maintenance a constaté que le guignol d'intercommunication carburant était considérablement piqué et corrodé au-delà des limites de réparation acceptables.

Le guignol a été remplacé par une nouvelle pièce conformément au manuel d'entretien aéronef (AMM) 28-20-00.

La pièce comptait 3900 heures et 2475 cycles d'utilisation depuis sa mise en service initiale.

Commentaires de Transports Canada :

Il est important de connaître ce renseignement durant une inspection de corrosion d'un avion Hawker 800XP. ✖



Guignol d'intercommunication carburant corrodé

Ferrure d'articulation d'aileron corrodée

RDS présenté :

Durant l'enlèvement de l'aileron droit pour le peindre, le technicien d'entretien d'aéronef a découvert une corrosion importante de l'articulation intérieure qui réduisait l'épaisseur de la ferrure à environ 60 à 70 % de l'épaisseur initiale de fabrication. De la corrosion a également été trouvée dans la ferrure d'articulation de l'aileron gauche.

En conséquence, les quatre ferrures d'articulation des ailerons gauche et droite ont été remplacées.

Commentaires de Transports Canada :

Transports Canada, Aviation civile (TCAC) a mené une enquête détaillée et a trouvé un rapport de difficultés en service qui signalait de la corrosion sur une ferrure d'articulation d'aileron. De plus, la Federal Aviation Administration (FAA) a publié les bulletins spéciaux d'information de la navigabilité aérienne (SAIB) ci-dessous sur les aéronefs de Piper de modèle PA-28, PA-32, PA-34 et PA-44.

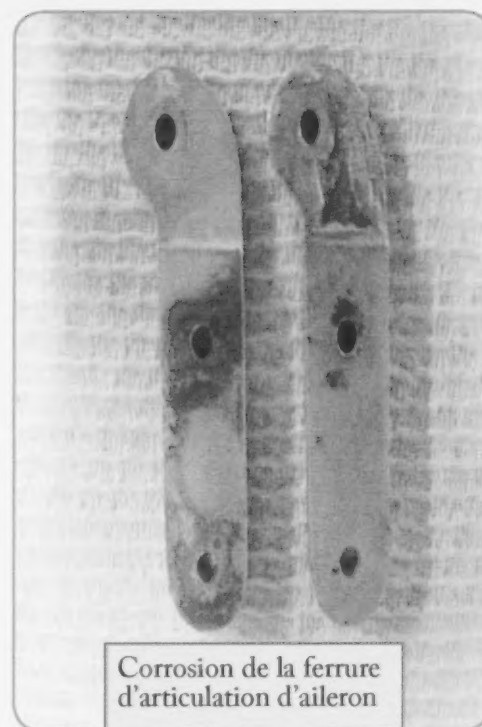
TCAC recommande que les propriétaires/exploitants mettent en œuvre les recommandations liées à la corrosion dans ces SAIB de la FAA :

CE-11-10 (articulations de portance/ferrures/nerfures),

CE-11-12 (ferrures de fixation au fuselage de longeron arrière d'aile),

CE-11-13 (corrosion de longeron avant d'aile),

CE-11-14 (point de fixation avant de plan fixe vertical). ✖



Pédale de palonnier – défaillance

RDS présenté :

Un pilote a indiqué que la pédale gauche de palonnier s'est rompue durant des opérations de circulation au sol. La pédale a été remplacée par une pièce neuve par après. De plus, une usure excessive de la goupille conique de l'étrier de la tige de pédale gauche de palonnier a été constatée, et cette dernière a dû être remplacée.

Comme mesure de précaution, les autres pédales de palonnier ont été inspectées et il a été constaté que le point de fixation de la tige et de la pédale droite du palonnier avait trop de jeu et qu'il était usé au-delà des limites précisées.

Commentaires de Transports Canada :

La pédale de palonnier subit constamment différentes contraintes, lesquelles peuvent entraîner de l'usure excessive et des fissures de contrainte en peu de temps.

Il s'agit d'un élément qui nécessite une attention régulière comme le montre l'exemple ci-dessus. La mesure de suivi de cet exploitant a occasionné les constatations suivantes : les tiges de pédale de palonnier côtés command de bord et copilote, de référence 50-524326-33, sont usées jusqu'aux limites aux douilles supérieures. ✖

Câbles du compensateur de direction inversés

RDS présenté :

Pendant un vol de croisière, le pilote a tenté de centrer la bille de « l'indicateur de virage et d'inclinaison latérale » au moyen du compensateur de direction, mais l'effet produit a été contraire à l'effet normal (il a tourné le volant du compensateur vers la gauche, mais on a vu bouger le compensateur de direction vers la droite). Peu après, le pilote a atterri et le personnel de maintenance a par la suite confirmé que le système du compensateur de direction fonctionnait à l'envers.

Une inspection complète a permis de confirmer que les câbles du compensateur de direction sortant de la cloison arrière en direction des poulies se trouvant à proximité, et dirigeant vers le haut les câbles de compensation jusqu'au stabilisateur vertical, étaient mal acheminés. Le personnel de maintenance a installé adéquatement les câbles de compensation, lesquels ont ensuite subi une double vérification d'inspection effectuée par du personnel qualifié. Une enquête sur l'assurance de la qualité menée par l'entreprise a révélé que cet aéronef avait été importé quelque 6 ans auparavant, et elle a permis de vérifier que le système de compensation n'avait pas été altéré au cours de l'importation ni depuis cette dernière.

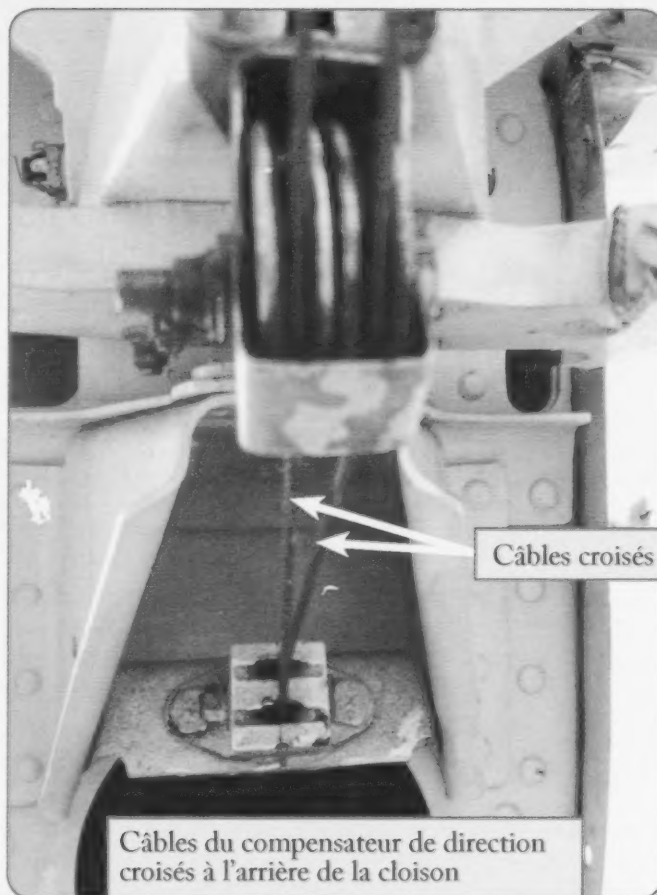
Au cours de ces 6 dernières années, cette erreur potentiellement dangereuse relative aux commandes de vol avait échappé aux équipages de conduite et au personnel de maintenance. Un braquage approprié de la commande de direction est critique lors d'une panne moteur pour aider au pilotage avec une poussée asymétrique, en particulier dans le rôle d'extinction des incendies/basse altitude que joue cet aéronef spécifique.

Comme la formation au pilotage (procédures « moteur en panne ») se donne sur un Baron similaire à commandes de vol doubles, il se peut que ce soit l'un des motifs pour lesquels cette erreur d'installation du compensateur de direction n'avait pas été trouvée sur l'aéronef en question dans cet incident. Un autre motif pourrait provenir du fait que l'indicateur de compensation de direction dans le poste de pilotage est étiqueté « Rudder Tab » (« Tab de direction ») et que le mécanisme du volant de commande est étiqueté « Left-Rudder Tab-Right » (« Direction gauche - tab droit »). La plupart des compensateurs de direction sont identifiés « Nose Left or Nose Right » (« Avant gauche ou avant droit »).

Commentaires de Transports Canada :

Ces types d'erreurs de commandes de vol ne seraient pas survenus si le personnel suivant les directives de maintenance avait par la suite procédé à des inspections indépendantes doubles.

De façon alarmante, ces types d'incidents continuent de survenir sur les systèmes du compensateur de direction ainsi que du compensateur de la gouverne de profondeur, et ils ont donné lieu à des incidents mortels. Il est fortement recommandé de procéder à des inspections doubles ainsi qu'à des vérifications visuelles de la position réelle du tab de compensation de vol, afin de s'assurer qu'elle corresponde bien aux positions indiquées dans le poste de pilotage. ✖



Rupture du support de vérin de bec de bord d'attaque

RDS présenté :

Après avoir commandé la sortie des volets durant l'approche, l'équipage a remarqué que le voyant de basse pression du circuit hydraulique s'est allumé et que la quantité de liquide hydraulique diminuait. L'équipage a déclaré une urgence et a atterri sans incident. Le personnel de maintenance a découvert que le vérin de bec de bord d'attaque n° 2 s'était rompu de son support supérieur, s'était déplacé vers l'arrière et avait cisailé une conduite hydraulique, ce qui a entraîné la perte du circuit hydraulique et endommagé la gaine pneumatique d'antivivrage.

Le support de vérin de volet a été réparé, la conduite hydraulique et la gaine pneumatique ont été remplacées, et le circuit hydraulique a été entretenu à nouveau, ce qui a remis l'aéronef en état de fonctionnement.



La rupture du support de vérin de volet a entraîné la défaillance complète du circuit hydraulique et endommagé une gaine pneumatique d'antivivrage.

Commentaires de Transports Canada :

Durant un examen de la base de données du Système Web de rapports de difficultés en service (SWRDS), il a été remarqué que d'autres événements s'étaient produits et que Boeing avait publié le bulletin de service 727-57-0130 pour que le support de fixation du vérin de bec de bord d'attaque soit renforcé. ✖

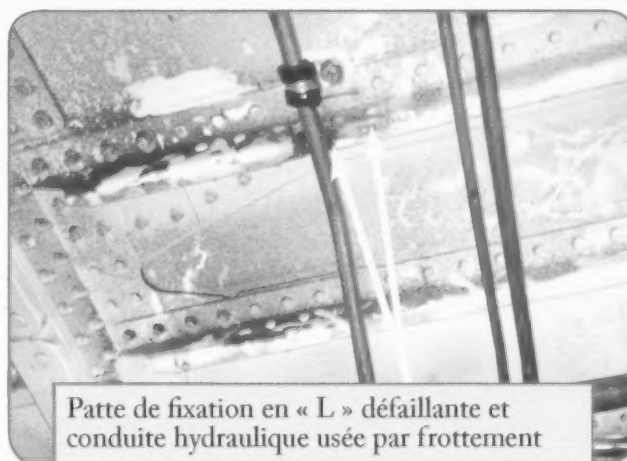
Support de conduite hydraulique inadéquat

RDS présenté :

Alors que la puissance de décollage était appliquée au début du roulement au décollage, le message d'avertissement de la pompe à carburant entraînée par le moteur n° 1 s'est affiché et le liquide hydraulique n° 1 a affiché une quantité de zéro.

Le personnel de maintenance a enquêté et a constaté qu'une conduite hydraulique usée par frottement dans le compartiment équipement arrière avait entraîné une fuite de liquide hydraulique. La conduite s'était frottée contre la lisse n° 7 en raison d'une patte de fixation en « L » défaillante.

La conduite hydraulique et la patte en « L » ont été remplacées et la lisse endommagée a été réparée, ce qui a permis de remettre l'aéronef en service.



Patte de fixation en « L » défaillante et conduite hydraulique usée par frottement

Commentaires de Transports Canada :

Lors de vérifications longue escale et d'inspections extérieures, il est important d'inspecter l'état de fonctionnement des pattes de fixation et des brides de serrage de conduite hydraulique. ✖

Support de centrage de train avant plié

RDS présenté :

Lorsque la rentrée du train d'atterrissage a été commandée après le décollage, seul le train principal est rentré. Le train avant est demeuré sorti et verrouillé, et l'équipage a fait demi-tour pour un atterrissage sans incident.

Le personnel de la maintenance a attribué la défectuosité au support de capteur de centrage du train avant, que l'on croit avoir été plié durant une manœuvre au sol sans barre qui s'est produit avant le vol. On pense que la courroie de jambe du tracteur sans barre a été placée par inadvertance autour de la ferrure de centrage de la jambe du train avant.

Le support de capteur de centrage du train avant a été remplacé et l'aéronef a été remis en service.

Commentaires de Transports Canada :

Les tracteurs sans barre sont régulièrement utilisés aux aéroports partout dans le monde et ce type de matériel de servitude au sol (GSE) offre une meilleure maîtrise de l'aéronef et une meilleure manœuvrabilité qu'un tracteur normal avec barre.

Comme l'a indiqué l'exploitant, Bombardier a publié l'avis de sécurité 600T-2171 pour aider à déterminer les situations où il est possible d'endommager le train avant en utilisant un tracteur sans barre.

Transports Canada, Aviation civile informe tous les propriétaires, exploitants et techniciens d'entretien sur cette situation possible et sur la documentation accessible de Bombardier. ✖



Support de capteur de centrage
du train avant endommagé

Brûlure – Réchauffeur de l'adaptateur d'entrée d'air moteur n° 2

RDS présenté :

Alors que l'aéronef franchissait 6000 pieds d'altitude en descente, le voyant d'avertissement de chaleur de l'adaptateur d'entrée d'air moteur n° 2 s'est allumé. Chaque fois qu'on appuyait sur la trappe de dérivation de l'entrée d'air, le disjoncteur du réchauffeur bord n° 2 « se déclenchait ». L'équipage a continué de descendre pour sortir des conditions de givrage, puis il a effectué un circuit normal et atterri alors que le circuit de dégivrage de l'entrée d'air moteur était hors tension.

Une enquête menée par le personnel de maintenance en ligne a permis d'établir que le réchauffeur de l'adaptateur d'entrée d'air moteur avait subi de graves dommages en raison d'une surchauffe importante pendant son fonctionnement. Des traces de suie dans la zone du moteur indiquaient qu'il y avait peut être eu production de flammes, mais l'équipage n'avait cependant reçu aucun avertissement d'incendie dans le poste de pilotage. On a également trouvé des dommages dus à des traces de suie dans la zone du connecteur électrique du réchauffeur.

On a mis en quarantaine le réchauffeur de l'adaptateur d'entrée d'air défectueux et on l'a envoyé au fabricant pour une analyse plus poussée.

Commentaires de Transports Canada :

Un examen de la base de données des rapports de difficultés en service (RDS) a révélé l'existence de pannes antérieures au cours desquelles l'équipage avait senti une odeur de brûlé qui pénétrait dans l'aéronef. En particulier, un incident au sol important (en 2004) faisait état de fumée et de flammes, causées par un réchauffeur de l'adaptateur d'entrée d'air défectueux (portant la référence (réf.) prémodification 4100S028-01), en provenance du capot moteur et de la section d'entrée d'air.

L'enquête menée par le fabricant (Zodiac Aerospace) du réchauffeur de l'adaptateur d'entrée d'air moteur a révélé que pendant la fabrication, l'élément chauffant est difficile à placer avec la pièce coulée et, par conséquent, il peut provoquer une surchauffe pendant la fabrication ou sur le terrain.

En attendant, il est recommandé que des spécialistes de la maintenance inspectent périodiquement la zone d'entrée d'air moteur et les connecteurs électriques connexes en vue de trouver tout dommage visible. ✖



Vannes de dérivation du refroidisseur d'huile moteur – Défaillances

RDS présenté :

De nombreux exploitants de DHC-8-400 ont signalé des arrêts moteur dus à une température élevée de l'huile causée par des défaillances de vannes de dérivation du refroidisseur d'huile portant la référence (réf.) D2887-355C, qui se sont traduites par de nombreuses interruptions techniques en vol et par une baisse du niveau de sûreté.

Bombardier a pris une mesure corrective, et a introduit une vanne de nouvelle configuration (réf. D2887-955C) incorporant un manchon en polymère évolué qui résistera au gonflement du manchon interne en caoutchouc actuel, lequel a été la cause principale des défaillances de cette vanne. L'installation de la nouvelle vanne portant la réf. D2887-955C nécessite le remplacement du refroidisseur d'huile D2887-815A par un refroidisseur d'huile D2887-915A.

Bombardier recommande également que les exploitants appliquent un intervalle flexible de remplacement de la soupape thermostatique du refroidisseur d'air portant la réf. D2887-355C de 3000 heures, afin d'éviter les pannes moteur en vol ou une indication de pression d'huile élevée.

Commentaires de Transports Canada :

Transports Canada, Aviation civile recommande que tous les exploitants installent à la première occasion la vanne de nouvelle configuration portant la réf. D2887-955C. En attendant, prière de se conformer à l'intervalle flexible de remplacement de 3000 heures lorsqu'on utilise la vanne du refroidisseur d'huile plus ancienne portant la réf. D2887-355C. Le document DH8-400-SL-71-014 de Bombardier renferme des renseignements plus spécifiques.

Bombardier a maintenant introduit le BS 84-79-06 « Vanne de dérivation du refroidisseur d'huile moteur améliorée ». ✖

Diamond DA20-A1

RDS n° 20110107005

Usure par frottement du tuyau de radiateur

RDS présenté :

Durant une inspection régulière, il a été constaté que les ressorts qui maintiennent le silencieux en place frottaient contre le tuyau du radiateur. Puisqu'il s'agit d'une zone à accès difficile, le tuyau a été retiré pour une inspection plus poussée. Il a alors été constaté que le tuyau du radiateur était presque percé par l'usure.

Une fuite de liquide de refroidissement aurait entraîné un arrêt moteur en vol et le moteur aurait pu être endommagé par la chaleur. Il s'agit du troisième cas de frottement signalé dans cette zone.

L'entreprise Diamond a informé les exploitants que lorsque les tuyaux souples de liquide de refroidissement sont remplacés, il faut maintenir un espacement suffisant entre le tuyau de radiateur en aluminium et les ressorts du silencieux.

Commentaires de Transports Canada :

Comme dans le cas de tous les autres composants et pièces adjacents, il faut s'assurer de la présence d'un espacement suffisant. Cette précaution est particulièrement vraie dans les zones exigües à accès difficile. ✖

Conduites fondues du circuit anémobarométrique

RDS présenté :

L'équipage de conduite a signalé au personnel de la maintenance que l'indicateur de vitesse du command de bord indiquait des vitesses qui pouvaient être inférieures de 40 nœuds à celles de l'indicateur du copilote en vol. Le personnel de la maintenance a vérifié l'étanchéité du circuit anémobarométrique et à effectué une inspection visuelle de l'aéronef, et il a constaté que les conduites de plastique du circuit anémobarométrique du commandant de bord étaient fondues à cause d'un contact avec un conduit de chaufferette sous le plancher du poste de pilotage.

Les conduites du circuit anémobarométrique étaient situées le long du conduit de chauffage, ce qui a causé le contact et la fonte des conduites.

Les conduites touchées ont été remplacées et des précautions ont été prises pour que les conduites de remplacement se situent à une bonne distance des conduits de chauffage, ce qui a permis de remettre l'aéronef en service.

Commentaires de Transports Canada :

Selon les indications de l'exploitant, les travaux pour relocaliser les conduites de plastique étaient conformes aux circulaires d'information 43.13-1B et 2B de la Federal Aviation Administration (FAA) puisque le manuel d'entretien en vigueur du fabricant d'équipement d'origine ne fournissait pas suffisamment d'instructions pour corriger le problème. ✱



Conduites de circuit anémobarométrique fondues à cause d'un contact avec un conduit de chauffage

Blocage des ailerons en vol

RDS présenté :

Le circuit ailerons de l'aéronef s'est temporairement bloqué en vol. Le dépannage a permis de déterminer que le problème semblait provenir du volant de commande du copilote. Initialement, on pensait qu'il s'agissait de roulements défectueux du volant de commande, donc ils ont été remplacés et calés à nouveau conformément au manuel d'entretien aéronef.

Une enquête plus poussée a permis de déterminer que la chaîne coinçait à la roue dentée du volant de commande à l'intérieur du manche de pilotage. La chaîne semblait sèche (aucun lubrifiant), ses rouleaux de maillon étaient usés et affichaient des traces d'usure aux joints des maillons. Il y avait également des traces de contact entre la chaîne et les parois internes du logement de manche de pilotage (légère perte de métal et d'apprêt).

La chaîne a été remplacée et lubrifiée, ce qui a permis de remettre l'aéronef en service.



Traces d'usure sur les rouleaux de maillon de chaîne de volant de commande de gauchissement

Commentaires de Transports Canada :

Comme l'indique l'exploitant et comme l'atteste une enquête fouillée du fabricant d'équipement d'origine, M7, il est à présent connu que le blocage du volant de commande de gauchissement découle d'une combinaison de manque de lubrification et d'usure excessive des rouleaux de maillon de chaîne. Lorsque la chaîne est excessivement usée et que la commande de gauchissement est utilisée, la chaîne a tendance à se poser sur la dent de la roue dentée du volant de commande et à se coincer contre la paroi interne du logement de volant de commande.

L'exploitant a également remarqué une erreur dans le manuel d'entretien aéronef, lequel omettait de préciser la lubrification de la chaîne du volant de commande de gauchissement.

M7 a publié les bulletins de service 27-001R2, 27-026R2, 27-054R2 et 27-074 pour régler cette question ainsi que pour corriger les lacunes des manuels d'entretien aéronef applicables. ✂

Honeywell, Equipment

RDS n° 20121115008

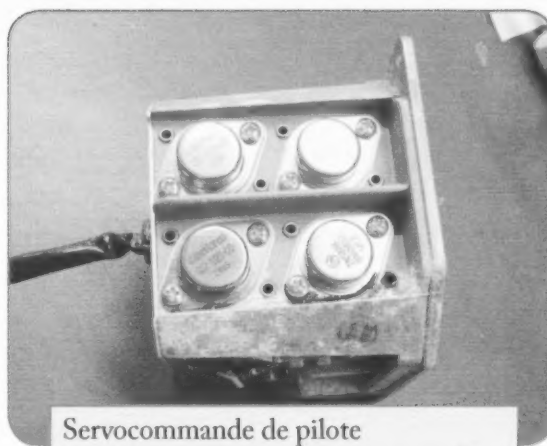
Corrosion dans l'avionique d'un hydravion

RDS présenté :

L'aéronef en question a été envoyé à un atelier de réparation de matériel avionique pour régler une défectuosité du pilote automatique. Il a été déterminé que la servocommande de profondeur a subi des dommages dus à l'eau, ce qui a entraîné une corrosion et une défaillance intermittente du fil d'embrayage. Cette situation a entraîné la défaillance d'un transistor. Pour corriger le problème, le calculateur du pilote automatique a été réparé et la servocommande de profondeur a été remplacée. L'aéronef est équipé de flotteurs amphibies et comprend des trous d'écoulement dans le fuselage inférieur.

Commentaires de Transports Canada :

La corrosion est une préoccupation continue pour les hydravions. Les composants avioniques subissent également de la corrosion interne et doivent être pris en compte durant les inspections. ✂



Servocommande de pilote automatique avec transistor corrodé

Mauvais entretien de train avant

RDS présenté :

Durant l'atterrissage, à la prise de contact, l'aéronef a brusquement viré à gauche alors qu'il circulait à près de 105 nœuds; le pilote a mis du pied à fond à droite et serré les freins pour contrebalancer le virage intempestif. Lorsque l'inversion de la poussée du moteur gauche a été arrêtée, l'aéronef a brusquement retourné sur l'axe de piste, après quoi l'appareil a libéré normalement la piste.

Une inspection de maintenance a permis de constater que l'amortisseur oléopneumatique du train avant était affaissé, ce qui empêchait le mécanisme de la came de centrage interne de la jambe du train avant de centrer le train avant préalablement à la prise de contact.

Le train avant ne présentait aucune indication de fuite de liquide hydraulique et il a été confirmé qu'une charge d'azote insuffisante avait été appliquée, ce qui a entraîné le mauvais alignement de la roue du train avant.

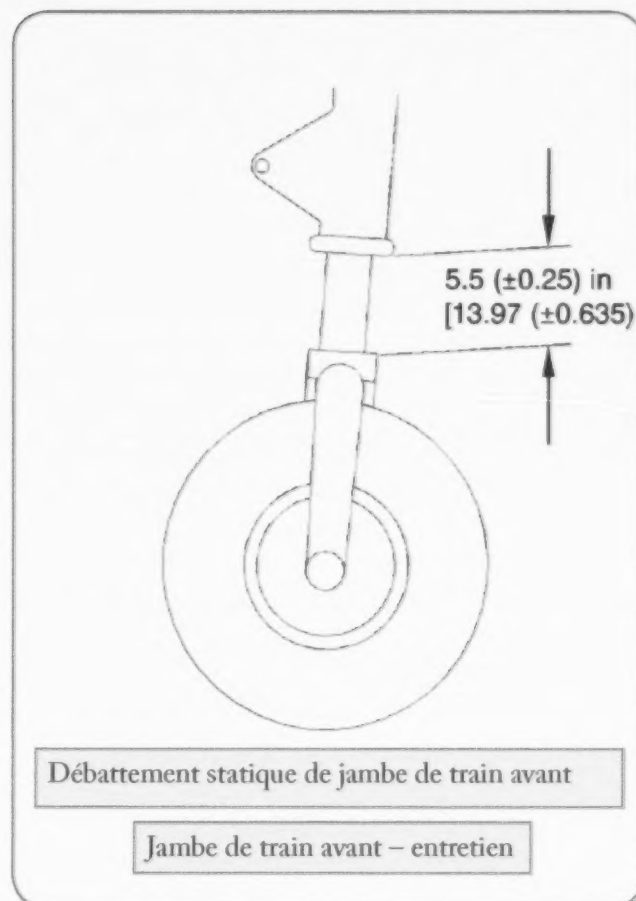
Commentaires de Transports Canada :

Comme l'indique l'exploitant, un amortisseur oléopneumatique de train avant bien entretenu nécessite de l'azote à une pression de seulement 75 lb/po2, et compte tenu de ce bas réglage de pression, la référence air-sol du débattement de l'amortisseur dépend fortement de la charge carburant et du centrage de l'appareil. Cette référence peut être trompeuse lorsque le personnel de maintenance et l'équipage de conduite effectuent l'inspection extérieure prévol et doit évaluer le bon débattement de l'amortisseur oléopneumatique.

Le manuel d'entretien aéronef définit deux types de procédures ou méthodes pour entretenir la jambe du train avant et obtenir un débattement correct de l'amortisseur oléopneumatique. Selon la méthode privilégiée, il faut mettre l'avion sur vérins pour bien entretenir le train d'atterrissage, tandis que selon l'autre méthode, le personnel de maintenance peut entretenir le train d'atterrissage alors que l'aéronef est sur son train, mais l'aéronef doit être pleinement avitaillé en carburant.

Le schéma ci-joint représente le débattement exigé de l'amortisseur oléopneumatique lorsque l'autre méthode d'entretien du manuel d'entretien aéronef est utilisée.

Learjet a récemment publié le bulletin de service BS 60-11-4, lequel traite l'installation d'une plaquette d'instructions d'entretien sur la jambe du train avant définissant la méthode privilégiée d'entretien du manuel d'entretien aéronef. ✂



MOTEURS

General Electric CF34-8C5

RDS n° 20121130002

Défaillance de turbine haute pression

RDS présenté :

Alors que l'appareil franchissait 8000 pieds en montée, l'équipage de conduite a entendu un bruit fort, après quoi l'appareil a effectué un mouvement de lacet vers la droite. Les paramètres du moteur droit indiquaient que le moteur décélérait. L'équipage de conduite a arrêté le moteur, déclaré une urgence, fait demi-tour et atterri sans autre incident. Le personnel de maintenance sur place a effectué une inspection initiale du moteur et n'a détecté aucun dommage aux pales de soufflante, mais les turbines étaient fortement endommagées.

Commentaires de Transports Canada :

Le démontage du moteur a révélé que la défaillance était due à une aube de turbine haute pression qui s'est rompue. Il s'agit d'un problème connu des moteurs CF34 découlant d'une corrosion sous l'implanture des aubes. Les bulletins de service 72-0228 et 72-0242 traitent de l'introduction d'aubes modifiées pour corriger ce problème. ✱



Aubes 2^e étage de la turbine haute pression.

Pratt & Whitney - Canada PW123

RDS n° 20130826001

Particules métalliques dans l'huile – signe de problème moteur

RDS présenté :

Lors du démontage du réducteur de vitesse (pour une révision mineure en raison de particules métalliques dans l'huile), trois fissures ont été constatées dans la paroi de l'arbre à pignon droit 2^e étage. Les fissures commençaient au plan de jonction de roulement no 15 et se propageaient vers l'avant. Les fissures étaient adjacentes et espacées d'environ 1,52 mm (0,060 po) l'une de l'autre. Du matériau s'était séparé au coin de l'encoche d'outillage. Le morceau de matériau qui s'était séparé a été trouvé par le détecteur magnétique de particules. Le morceau faisait environ 1,52 mm (0,060 po) de largeur, 2,52 mm (0,100 po) de longueur et 1,27 mm (0,050 po) de profondeur.

Commentaires de Transports Canada :

Les particules métalliques trouvées dans le circuit d'huile et les indications de détecteur de particules sont des signes d'usure ou de problème de moteur. Il peut s'agir d'un signe avant-coureur de défaillance catastrophique. Il faut effectuer une enquête détaillée sur ces états pour déterminer la source. Les instructions du fabricant concernant les particules métalliques dans l'huile dans les manuels d'entretien, les bulletins de service (BS) et les lettres d'information en service (SIL) doivent toujours être respectées. ✱



Couronne principale avec indications claires de fissure et de morceau manquant

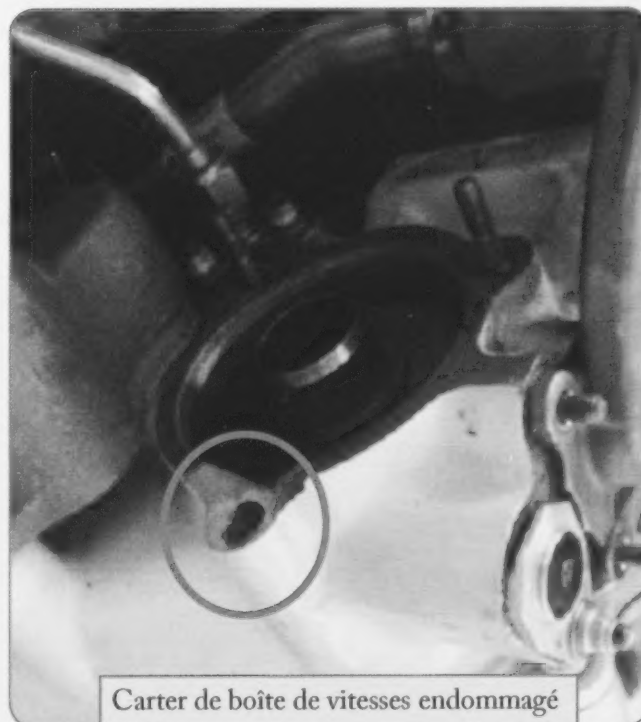
Carter de boîte de vitesses fissuré

RDS présenté :

Durant une inspection visuelle de la boîte de vitesses, il a été constaté que l'oreille de goujon de fixation inférieur de carter de filtre à huile était fissurée. La mesure corrective qui a été prise consiste à remplacer le carter de boîte de vitesses arrière.

Commentaires de Transports Canada :

Transports Canada, Aviation civile tient à attirer l'attention des utilisateurs de moteurs TFE731 sur ce défaut. En raison de l'emplacement des goujons (position de six heures) et de la longueur du carter, le risque de dommage accidentel est élevé. L'origine des dommages n'est pas connue dans le cas présent; toutefois, les dommages peuvent découler d'une corrosion (ou d'une inclusion lors du moulage), d'un serrage exagéré par le passé ou peut-être une surcharge accidentelle ou des dommages causés par un impact durant l'installation ou le transport. Peu importe la cause, les techniciens d'entretien sont appelés à faire attention lorsqu'ils travaillent sur des systèmes complexes et de toujours respecter les instructions du fabricant. ✖



Carter de boîte de vitesses endommagé

Boucle d'incendie défaillants, arrêt moteur en vol évité

RDS présenté :

Durant une activité de maintenance régulière, il a été constaté que les boucles « A » de la tuyère d'éjection gauche étaient hors d'usage. En effectuant le dépannage, le technicien a constaté que le faisceau de câbles de détection d'incendie moteur était défaillant au connecteur de mât. Les faisceaux de câbles de détection d'incendie et de protection contre d'incendie ont été remplacés. Si ce défaut n'avait pas été trouvé, le moteur aurait pu arrêter en vol en raison d'un faux avertissement d'incendie moteur ou de surchauffe de tuyère d'éjection.

Commentaires de Transports Canada :

Il s'agit d'une bonne constatation de l'équipe de maintenance qui effectuait l'inspection (surtout étant donné que la défektivité se trouvait dans le mât). À mesure que les flottes d'aéronefs au Canada et à l'étranger vieillissent, il y aura probablement plus de situations semblables qui seront signalées. ✖



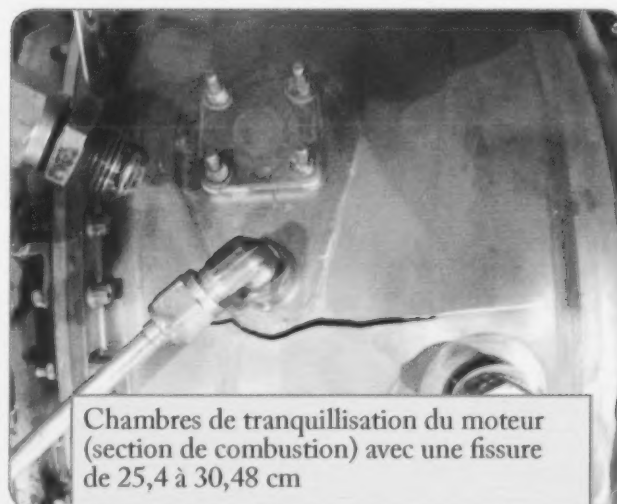
Boucle d'incendie exposé
près du connecteur canon

Chambre de combustion fissurée

RDS présenté :

L'équipage a indiqué que lorsque la manette des gaz était poussée, le moteur atteignait un couple de seulement 40 %. Le roulement au décollage a été interrompu et l'avion est retourné au hangar. Une équipe de techniciens d'entretien a effectué une inspection visuelle rapide du moteur et a effectué un point fixe au sol avec le capotage moteur ouvert. Le démarrage était plus long que prévu et lorsque le moteur a atteint la puissance de ralenti sol, le technicien dans le poste de pilotage a remarqué une lueur orange sous le moteur. Des procédures ont été mises en œuvre pour arrêter le moteur.

Une inspection visuelle détaillée a permis de confirmer la présence d'une longue fissure de 25,4 à 30,48 cm (10 à 12 pouces) dans la chemise de chambre de combustion. Le moteur a été retiré et remplacé.



Chambres de tranquillisation du moteur (section de combustion) avec une fissure de 25,4 à 30,48 cm

Commentaires de Transports Canada :

Les chambres de tranquillisation de ces moteurs sont utilisées « selon leur état ». Le titulaire du certificat de type (Honeywell) a publié le bulletin de service 72-2178 (section de combustion – inspection de l'ensemble chambre de combustion) qui recommande que la chambre de combustion soit inspectée à chaque inspection et/ou remplacement planifié de l'injecteur carburant. Transports Canada, Aviation civile recommande que les exploitants se familiarisent avec ce bulletin de service et se conformer aux exigences. ✂

GIRAVIONS

Bell 212

RDS n° 20130724003

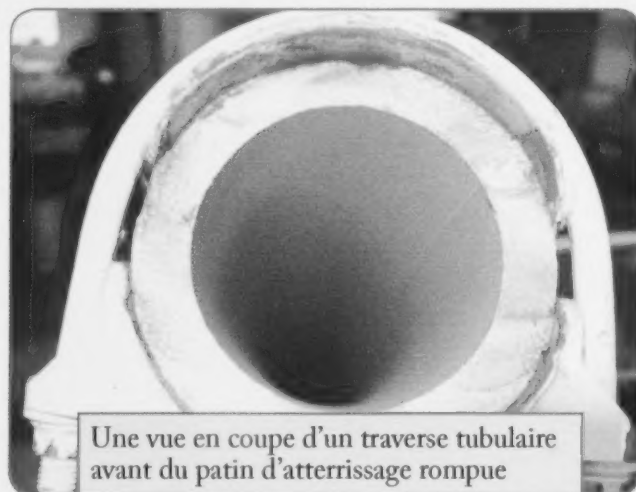
Rupture de traverse tubulaire de patin

RDS présenté :

Le pilote s'est posé à proximité d'une tour d'observation de service forestier et a entendu un fort bruit. Il a pensé qu'il avait heurté une roche. Lorsqu'il s'est posé à une bande d'atterrissage de la région, l'assiette de l'hélicoptère était inhabituelle. La traverse tubulaire avant du train d'atterrissage a été trouvée rompue près d'un support avant.

Commentaires de Transports Canada :

Cette traverse tubulaire est l'objet du bulletin de service d'alerte (BSA) récurrent 212-09-132 de Bell Helicopter. Le BSA exige une inspection détaillée tous les 7 jours. La Federal Aviation Administration (FAA) et le constructeur ont été informés et une enquête est en cours pour déterminer si les intervalles d'inspection exigés dans le BSA sont suffisants. ✖



Boîtier de support fissuré

RDS présenté :

Dans le cadre d'une inspection périodique quotidienne de l'hélicoptère, en inspectant la transmission du rotor principal, un technicien d'entretien d'aéronef (TEA) a remarqué que le boîtier de support était fissuré du côté gauche, près du boulon de fixation à la cellule. On a retiré la transmission et on a découvert que le pied du boîtier de support était brisé et que la fissure prenait naissance dans l'une des petites vis de fixation de la garniture.

Commentaires de Transports Canada :

Le fabricant d'équipement d'origine enquête actuellement sur ce problème. En attendant, Transports Canada, Aviation civile recommande au personnel de maintenance de demeurer vigilant en inspectant cette partie de la transmission. ✖



Ferrure du boîtier de support fissuré



Fissure dans la ferrure du boîtier de support (partie externe)

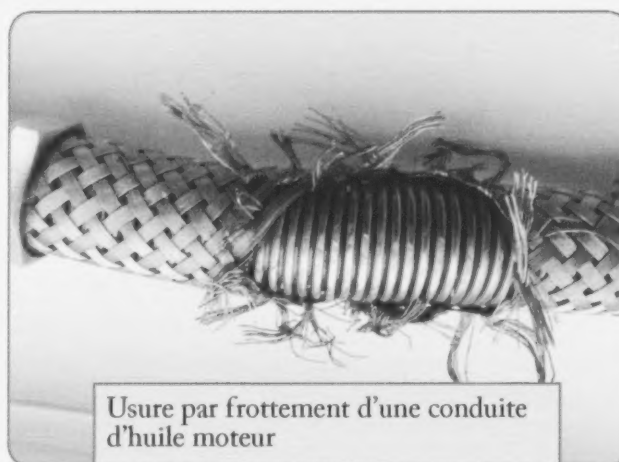
Usure par frottement d'une conduite d'huile moteur

RDS présenté :

On a retiré le moteur de l'hélicoptère en raison d'une inspection de service requise en vertu du bulletin de service d'alerte (BSA) 407-13-99RA de Bell Helicopter. On a alors découvert une fuite d'oxyde noir dans la partie intérieure de la conduite d'huile portant la référence (réf.) 70-037A0910-000. Une inspection plus poussée a permis d'établir que les tresses en acier étaient sectionnées.

Commentaires de Transports Canada :

Transports Canada, Aviation civile rappelle au personnel de maintenance l'importance de maintenir un espacement adéquat entre toutes les conduites hydrauliques, carburant et électriques, afin de prévenir l'usure par frottement. On a trouvé cette anomalie avant que ne puisse survenir un incident catastrophique potentiel. ✖



Usure par frottement d'une conduite d'huile moteur

Cause surprenante de fumée dans la cabine

Pendant le nettoyage de l'intérieur de l'avion, les nettoyeurs de la cabine ont remarqué une odeur de brûlé et de la fumée dans le cabinet de toilette avant. On a immédiatement avisé l'ingénieur en chef de l'aéronef.

On a découvert que le distributeur de savon fuyait sur le disjoncteur des prises de courants du cabinet de toilette avant. Ce disjoncteur comporte des bornes ouvertes sur le dessus permettant au savon liquide de faire contact et de créer un court circuit. Le dépannage a permis d'établir que la bouteille du distributeur de savon n'avait pas été serrée adéquatement et que ce disjoncteur ne comportait aucune protection contre les fuites. Ce disjoncteur est situé directement sous la bouteille.

On a dû remplacer ce disjoncteur en raison de la contamination et de la possibilité de dommages/courts-circuits internes, et on a installé adéquatement la bouteille du distributeur de savon.

Commentaires de Transports Canada :

Même si cet incident est survenu à bord d'un aéronef exploité à l'étranger, il sert comme un bon rappel que même si un élément peut sembler banal (comme l'installation d'une bouteille de distributeur de savon), il peut avoir des conséquences importantes. ✖



CONSIGNES DE NAVIGABILITÉ (CN) RELATIVES AUX ÉQUIPEMENT

Transports Canada (TC) s'efforce de faire parvenir des copies des nouvelles CN applicables au Canada à tous les propriétaires enregistrés des produits aéronautiques touchés. Toutefois, comme TC ne connaît généralement pas les propriétaires des aéronefs qui possèdent les équipements ou appareillages touchés par les CN, il distribue souvent ces CN à ses bureaux régionaux seulement.

Nous invitons les techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA) et les exploitants des produits touchés à obtenir de plus amples renseignements ou un exemplaire des CN auprès de leur bureau régional de TC, de leur Centre de Transport Canada (CTC) local, de leur inspecteur principal de la maintenance (IPM), ou par l'entremise du site Web de l'Aviation civile à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/cawis-swimn.

FABRICANT	N° DE CN	ORIGINE	DESCRIPTION
APICAL INDUSTRIES STC SH06-1 STC SR01535LA	2013-22-21	États-Unis	Tuyaux de gonflage des flotteurs mal posés
ÉQUIPEMENT	1999-01-05	États-Unis	Corrosion de hauban de voilure – chapes fissurées
PIAGGIO	D-1972-070	Allemagne	Sièges des pilotes / Commande de manette des gaz et d'hélice / bloc-cylindres du moteur

BULLETINS SPÉCIAUX D'INFORMATION DE LA NAVIGABILITÉ AÉRIENNE (SAIBs)

Un SAIB de la Federal Aviation Administration (FAA) est un outil d'information qui vise à sensibiliser le milieu de l'aviation générale, à lui transmettre des alertes et à formuler des recommandations. Cette information et ces conseils sont de nature non réglementaire et ne satisfont pas aux critères établis pour une consigne de navigabilité (CN). www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/SAIB/

N° DE SAIB	MARQUE/ENTREPR	OBJECT	DATE DE PUBLICATION
CE-14-09	Don Luscombe Aviation History Foundation, Inc.	Circuit carburant, modèle 8A de Luscombe	02/13/14
NE-13-33R2	CFM International, S.A.	Section d'admission d'air de moteur à turbine – Turbine basse pression, aubes de 1 ^{er} étage de la tuyère	01/28/14
NM-14-08	Cessna Aircraft Company	Fuselage : carénages aérodynamiques	01/23/14
CE-14-07	Piper Aircraft, Inc.	Longeron d'aile – Fissures de la semelle inférieure du longeron principal	12/12/13
SW-14-06	Rotorcraft	Évaluation du système électrique	12/04/13
NM-14-05	Beechcraft Corporation	Aile : Ailerons	11/27/13
SW-08-03R4	Rotorcraft	Recommandations propres aux giravions par conditions de givrage ou de neige	11/26/13
CE-14-04	Flight Management Computing Systems	Systèmes de gestion de vol; mises à jour de la base de données de navigation – Exclusions en matière de données et de procédures	11/22/13

BULLETIN D'INFORMATION SUR LA SÉCURITÉ (SIB) DE L'AESA

Un SIB de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) est un outil d'information qui vise à sensibiliser le milieu de l'aviation générale, à lui transmettre des alertes et à formuler des recommandations. Cette information et ces conseils sont de nature non réglementaire et ne satisfont pas aux critères établis pour une consigne de navigabilité (CN). <http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1>

N° DE SAIB	MARQUE/ENTREPR	OBJECT	DATE DE PUBLICATION
2008-59R1		Giravion équipé de turbomoteurs – Coupure des moteurs en vol provoquée par l'ingestion de glace et de neige	02/10/14
2014-05		Connecteurs du moteur électrique de la pompe hydraulique mal posés	02/10/14
2014-04		RNP-APCH (procédures en matière de qualité de navigation requise – approche) avec Navigation barométrique verticale (APV/Baro-VNAV)	02/07/14
2014-03		Atterrissage et attente à l'écart aux aéroports des États-Unis	02/04/14
2014-02		[Correction] Interférence aux fréquences – Transmissions parasites des émetteurs-récepteurs VHF d'I Honeywell	01/17/14
UPN2014-20130611002	General Electric	Moteurs CF34-10E – Commandes de moteur expérimental (FADEC) produites sans l'approbation de la FAA	01/15/14
2014-01	Cessna Aircraft Company	Programmes d'inspection supplémentaire (structure)	01/07/14
2013-23		Perte de puissance moteur non sollicitée, fluctuations de la vitesse rotor ou coupure du moteur en vol à la suite d'une panne du module de commande électronique	12/19/13
2013-22		Avis de pièces présumées non approuvées (UPN) – Radeau de sauvetage pour 10 personnes, référence (réf.) 6491010414, numéros de série (N/S) 0251 à 0254, et réf. 64910-10214, N/S 0249	12/11/13
UPN2013-20130325006		Boulons de l'aéronef fabriqués et vendus sans l'approbation de la FAA.	12/09/13
2013-21		Utilisation d'appareils électroniques portatifs durant un vol d'aéronef, Aviation de transport commercial	12/09/13
2011-27R1		Composants électroniques douteux (faux – contrefaits)	12/05/13
SAFO13009	Hamilton Sundstrand	Dispositifs de commande d'hélice et adaptateurs – Travaux de réparation ou de remise à neuf mal exécutés	12/02/13
UPN2013-20130611005	General Electric	Moteurs CF-34-10E – Expérimentaux, numéros de série 994-101 et 994-103	11/22/13
2013-20		Formation sur la reconnaissance et le rattrapage d'un rebond à l'atterrissage	11/19/13

RAPPORTS DE DIFFICULTÉS EN SERVICE (RDS)

LÉGENDE

JASC :	Code de la Joint Aircraft System définissant les systèmes/composants	RÉG. : Région de TCAC d'où provient le RDS :
Numéro (N°) RDS :	N° de contrôle RDS de l'Aviation Civile de Transports Canada – veuillez citer ce numéro dans n'importe quelle correspondance ou n'importe quelles requêtes	PAC = Pacifique ONT = Ontario ATL = Atlantique VAR = Variées (régions)
		PNR = Prairies et Nord QUÉ = Québec RCN = Ottawa (Administration Centrale)

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
AÉRONEF						
<i>AEROSPATIALE</i>						
AS 350B2	2916	RÉSERVOIR HYDRAULIQUE	350A7510350001	UTILISABLE	20131107006	QUÉ
AS 350B2	6510	DOUILLE EN CAOUTCHOUC	FA3819	FONDUE	20131023011	QUÉ
AS 350B2	6730	SERVOCOMMANDE	AC67246	UTILISABLE	20131121003	QUÉ
AS 350B3	7220	BOÎTIER SUPÉRIEUR	135013	NON ADAPTÉ	20131001011	ONT
AS 350BA	2916	RÉSERVOIR HYDRAULIQUE	350A7510350001	UTILISABLE	20131107004	QUÉ
AS 350BA	2916	RÉSERVOIR HYDRAULIQUE	350A7510350001	UTILISABLE	20131107005	QUÉ
AS 350BA	3340	BLOC D'ALIMENTATION DES FEUX À ÉCLATS	356H2802	INUTILISABLE	20131007026	PNR
AS 350BA	6220	ROTOR STARFLEX	350A31191800	NEUF	20131107009	QUÉ
AS 350BA	6420	BOÎTE DE TRANSMISSION ARRIÈRE D'ACTIONNEMENT DE TIGE	350A27191003	FISSURÉE	20131107007	QUÉ
AS 355NP	2913	POMPE HYDRAULIQUE DU PIGNON	355A32211000	GRILLÉE	20131105012	PNR
ATR 42 300	3246	BOULON DEMI-ROUE	MS2125006038	BRISÉ	20131029002	ONT
ATR 72 202	3420	UNITÉ DE RÉFÉRENCE DE CAP ET D'ASSIETTE	7003360946	INUTILISABLE	20131003002	PNR
<i>AGUSTA</i>						
AW139	6220	BAGUE COLLECTRICE ROTOR DE QUEUE	4G6420V00152	DÉFECTUEUSE	20131118028	PNR
AW139	6420	BAGUE COLLECTRICE	4G6420V00151	DÉFECTUEUSE	20131002009	PNR
<i>AIR TRACTOR</i>						
AT 602	5342	CAISSON DU STABILISATEUR GAUCHE	3010611	CORRODÉ	20131113008	PNR
AT 802A	5311	TRAVERSE TUBULAIRE SUPÉRIEURE	110297	FISSURÉE	20131121006	PAC
AT 802A	5730	REVÊTEMENT – PARTIE INFÉRIEURE DU STABILISATEUR	306661	USÉ	20131219020	PAC

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
AT 802A	5730	REVÊTEMENT – PARTIE INFÉRIEURE DU STABILISATEUR	306661	USÉ	20131219021	PAC
<i>AIRBUS</i>						
A310 308	3211	GOUPILLE	D580601	FISSURÉE	20131219016	QUÉ
A310 308	3213	GOUPILLE DE CHARNIÈRE	D580601	FISSURÉE	20131213008	QUÉ
A319 114	2520	UNITÉ INTELLIGENTE D’AFFICHAGE VIDÉO	179000201	DÉFECTUEUSE	20131204005	QUÉ
A319 114	2910	CLAPET ANTIRETOUR	ZCV638	DÉFECTUEUX	20131023004	QUÉ
A319 114	3242	DISPOSITIF DE SURVEILLANCE DE LA TEMPÉRATURE	3511H51002	DÉFECTUEUX	20131104010	QUÉ
A319 114	3250	UNITÉ CONTRÔLE DIRECTION	E21327106	DÉFECTUEUSE	20131218007	QUÉ
A319 114	3460	SYSTÈME DE GESTION DE VOL		DÉFECTUEUX	20131030003	QUÉ
A319 114	5610	CADRE DE FENÊTRE	SPSA320321	DÉFECTUEUX	20131028009	QUÉ
A320 211	2120	FILTRE DU VENTILATEUR DE RECIRCULATION		SALE	20131017006	QUÉ
A320 211	2750	SYSTÈME DE VOLETS		DÉFECTUEUX	20131216014	QUÉ
A320 211	2820	CIRCUIT D’ALIMENTATION EN CARBURANT		DÉVERSEMENT	20131104011	QUÉ
A320 211	3140	INTERFACE CENTRALISÉE D’AFFICHAGE DES PANNES	B401ACM0506	DÉFECTUEUSE	20131212005	QUÉ
A320 211	3200	AMORTISSEUR OLÉOPNEUMATIQUE TRAIN AVANT		DÉFECTUEUX	20131216023	QUÉ
A320 211	3230	VERROU DE POSITION RENTREE DU TRAIN PRINCIPAL GAUCHE	201117013	DÉFECTUEUX	20131129009	QUÉ
A320 211	3260	GOUPILLE	D59880	DESSERRÉE	20131223003	QUÉ
A320 211	5730	REVÊTEMENT AILE SUPÉRIEURE GAUCHE		CORRODÉ	20131105007	QUÉ
A321 211	5230	CONTACTEUR DE PROXIMITÉ		DÉFECTUEUX	20131111020	QUÉ
A330 243	2910	TUBE	AE71112112	PIQÛRE	20131007019	QUÉ
A330 343	5210	INDICATION PORTE PASSAGER		DÉFECTUEUSE	20131028007	QUÉ
<i>BAE – (RAYTHEON)</i>						
BAE 125 800A	3297	CARTE DE CIRCUIT	LOCATEGFANDGJ	FILS DÉCONNECTÉS	20131223005	ONT
<i>BAE – UK</i>						
3112	2435	ADAPTATEUR DE MONTAGE	230651430	FISSURÉ	20131015001	ONT

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
<i>BEECH</i>						
1900D	2397	BOÜTON DE MICROPHONE	P7500091	COLLÉ	20131018002	PNR
1900D	2422	BOULON DE MONTAGE		DESSERRÉ	20131128006	ATL
1900D	2435	ARMATURE	230781471	ÉCHÉANCE DE RÉVISION	20131121007	ATL
1900D	2750	ARBRE EXTÉRIEUR DROIT	1013800006	CISAILLÉ	20131101004	PNR
1900D	2752	ENTRAÎNEMENT VOLETS	1295210502	USÉ	20131220003	PAC
1900D	3010	TUBE DE DÉGIVRAGE	131823E6D108	FONDU	20131107003	PNR
1900D	3010	BORD D'ATTAQUE	1181104717	CORROSION	20131122003	PAC
1900D	5620	CADRE/BÂTI DE FENÊTRE	1294300433	FISSURÉ	20131218014	PAC
200	5313	ATTACHE	97430000115	FISSURÉE	20131104009	PNR
200	5610	CELLULE	504200772	CORROSION	20131126005	PAC
3N	7120	GROUPE BÂTI MOTEUR		FISSURÉ	20131108007	ONT
3NM	7120	GROUPE BÂTI MOTEUR		FISSURÉ	20131108006	ONT
A100	2810	PANNEAU CARBURANT DROIT		CORRODÉ	20131218006	QUÉ
A100	3420	INDICATEUR D'ASSIETTE	235010616	INUTILISABLE	20131103007	PNR
A100	3442	RADAR	66311400	MAUVAIS AFFICHAGE	20131103006	PNR
A100	5524	GUIGNOL DE COMMANDE	11561001421	FISSURÉ	20131129005	QUÉ
B200	2810	RÉSERVOIR CARBURANT SOUPLE	1013810021	FUITE	20131104003	PNR
B200	3060	HÉLICE		TROP GRAISSÉE	20131018012	ONT
B200	3230	CHAPE	1018102111	FISSURÉE	20131219023	PNR
B200	3400	RÉCEPTEUR DE NAVIGATION	6226137001	INUTILISABLE	20131104004	PNR
B200	3421	GYROSCOPE	5000B41	RENVERSÉ	20131103002	PNR
B200	3421	GYROSCOPE	1U149001	INUTILISABLE	20131103003	PNR
B200	3421	GYROSCOPE	235010616	INUTILISABLE	20131103004	PNR
B200	5610	HUBLOT	1013840252	ÉCLATÉ	20131103005	PNR
B300	2220	VARIOMÈTRE	66011713104	INUTILISABLE	20131015005	ATL
B300	2720	ROULEMENT	MS289135C	CORRODÉ	20131022002	ATL
B300	5341	BOULONS AILE INFÉRIEURE AVANT	130909B175	PÉRIMÉS	20131217006	PNR
B300	5730	REVÊTEMENT D'AILE	101120108XX	CORRODÉ	20131029005	PAC
B300C	2120	TUYAU SOUPLE CLIMATISATION	30008721	USURE PAR FROTTEMENT	20131009003	ATL
B300C	5230	INTERRUPTEUR	MS250261	UTILISABLE	20131212001	ATL
C23	7322	CHAUFFAGE CARBURATEUR		FISSURÉ	20131015003	QUÉ
C90A	3020	BOULON BRAS DÉFLECTEUR ANTIGIVRAGE	AN3H23A	BRISÉ	20131205002	ATL
D18S	7120	GROUPE BÂTI MOTEUR		FISSURÉ	20131108005	ONT

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
<i>BELL TEXTRON - CAN</i>						
206B	2140	MOTEUR DE VENTILATEUR		INUTILISABLE	20131028003	PNR
206B	2435	DÉMARREUR	206062200	USÉ	20131028004	PNR
206B	2913	POMPE HYDRAULIQUE	206076022	FUITE	20131021021	PNR
206B	6420	GUIGNOL DE PAS	206011809005	IRRÉPARABLE	20131114002	QUÉ
206B	6420	PALE ROTOR DE QUEUE	2062200301	ROULEMENT ANCRÉ	20131114001	QUÉ
407	2140	BLOC DE RACCORDEMENT	DT0608S	BRÛLÉ	20131025006	ONT
407	6710	ROULEMENT	206301051101	DESSERRÉ (ANCRAGE)	20131010011	QUÉ
407	6710	PINCE	406001120107	SALISSURE	20131210007	QUÉ
407	7920	CONDUITE D'HUILE FLEXIBLE	70037A090000	INUTILISABLE	20131129004	PAC
427	6320	BOÎTIER INFÉRIEUR	427040200111	FISSURE	20131031008	PAC
429	1000	VIS	120225C08T08P	NEUVE	20131025002	QUÉ
429	3160	UNITÉ D'AFFICHAGE	429375011107W	FISSURÉE	20131218009	QUÉ
429	3420	CENTRALE AÉRODYNAMIQUE/ SYSTÈME RÉFÉRENCE ASSIETTE ET CAP	429075123103	DÉFECTUOSITÉ	20131126012	QUÉ
429	5230	SERRURE	20912205	MANQUANTE	20131218005	QUÉ
<i>BELL TEXTRON - USA</i>						
205A 1	6210	PALE ROTOR PRINCIPAL	204011250001	DÉLAMINÉ	20131129010	ATL
205A 1	6410	PALE ROTOR DE QUEUE	212010750105	INUTILISABLE	20131009002	QUÉ
212	2435	ENS. DÉMARREUR- GÉNÉRATEUR	23046020	USÉ	20131025007	PAC
212	3210	TRAVERSE TUBULAIRE AVANT	D212664101	USÉE	20131126008	PNR
212	6220	BÂTI CENTRAL	204011307105	FISSURÉ	20131216016	PAC
412CF	2100	BOULON	AN4H20	CISAILLÉ	20131004007	QUÉ
412EP	6220	CHAPE EXTÉRIEURE	412018058105	FISSURÉE	20131118023	PAC
<i>BOEING</i>						
727 225	2897	RELAIS	KDAGX4F001	DÉFECTUEUX	20131202019	PAC
727 225	2910	LOGEMENT MODULE	651782114	DÉGARNI	20131018009	ONT
727 227	2920	ENSEMBLE MODULAIRE	65178213	DÉFECTUEUX	20131223011	PAC
727 23	5230	TUBE	65734111	CISAILLÉ	20131115002	ONT
727 243	3020	TUBE D'ENTRÉE D'AIR ANTIGIVRAGE	567620	FISSURÉ	20131120011	PAC
737 2R8C	5610	HUBLOT	5717623095	FISSURÉ	20131004006	ONT
737 6CT	7160	ANTIGIVRAGE DE CAPOTAGE	32156184	DÉFECTUEUX	20131216024	PNR
737 7CT	2210	MANOCONTACT	211C223527	DÉFECTUEUX	20131126004	PNR
737 7CT	2530	CAFETIÈRE	64753001003	INUTILISABLE	20131010006	PNR
737 7CT	2751	TRANSMETTEUR DE POSITION DE VOILETS	18173810	DÉFECTUEUX	20131224001	PNR
737 7CT	2751	TRANSMETTEUR DE POSITION DE VOILETS	18173812	DÉFECTUEUX	20131120005	PNR

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
737 7CT	3020	VALVE ANTIGIVRAGE DE CAPOTAGE	32156184	DÉFECTUEUSE	20131127002	PNR
737 7CT	3230	INTERRUPTEUR DE SORTIE MANUELLE	002A001428	RÉGLÉ	20131120003	PNR
737 7CT	3442	RADAR MÉTÉO		DÉFECTUEUX	20131015007	PNR
737 7CT	3610	ROBINET DU PRÉREFROIDISSEUR	32895625	DÉFECTUEUX	20131031002	PNR
737 7CT	3830	CIRCUIT DE TOILETTE		DÉFECTUEUX	20131120001	PNR
737 7CT	5610	HUBLOT R1	5893543150	ÉCLATÉ	20131118014	PNR
737 800	5610	CADRE DE FENÊTRE N° 2 COMMANDANT DE BORD	58935587	INUTILISABLE	20131216017	PNR
737 8CT	2612	BOUCLE D'INCENDIE LOGEMENT DE ROUE	0490010110D	DÉFECTUEUSE	20131007020	PNR
767 333	2312	ÉMETTEUR- RÉCEPTEUR DE COMMUNICATION TRÈS HAUTE FRÉQUENCE	8221047003	DÉFECTUEUX	20131021020	QUÉ
767 333	2530	FOUR LONG	8203170000	FUMÉE	20131017001	QUÉ
767 333	2913	POMPE HYDRAULIQUE	3508806	DÉFECTUEUSE	20131202011	QUÉ
767 375	2120	ODEUR DE L'AIR DANS LA CABINE		AUCUNE ANOMALIE	20131105008	QUÉ
767 375	2530	CAFETIÈRE		DÉFECTUEUSE	20131029007	QUÉ
767 38E	5420	CAPOT DE SOUFFLANTE DE RACCORD	311T21147	FISSURÉ	20131125012	QUÉ
777 333ER	2121	VENTILATEUR DE RECIRCULATION	4100945A	DÉFECTUEUX	20131007021	QUÉ
777 333ER	2530	BLOC CUISINE		CONTAMINÉ	20131009009	QUÉ
777 333ER	2612	AVERTISSEUR DE FUMÉE		INTERMITTENT	20131015002	QUÉ
BOMBARDIER						
BD 100 1A10	1000	QUINCAILLERIE		MAL INSTALLÉE	20131126002	PNR
BD 100 1A10	2497	FUSIBLE (F7)	106FU0180	OUVERT	20131212006	QUÉ
BD 100 1A10	2913	MOTEUR À COURANT CONTINU SANS BALAIS	9452023	COURT-CIRCUITÉ	20131008010	QUÉ
BD 100 1A10	3097	PARE-BRISE	1859013	FONDU	20131114006	QUÉ
BD 100 1A10	3250	COLLECTEUR DE DIRECTION	40750101	DÉFECTUEUX	20131127001	QUÉ
BD 100 1A10	4900	GROUPE AUX. BORD	38007741	DÉFECTUEUX	20131112007	QUÉ
BD 700 1A10	3150	CIRCUIT INTÉGRÉ-810	701730061010	AMÉLIORÉ	20131202016	QUÉ
BD 700 1A10	3400	MODULE TRANSPONDEUR	7517400932	AMÉLIORÉ	20131129006	QUÉ
BD 700 1A10	3400	MODULE TRANSPONDEUR	7517400932	AMÉLIORÉ	20131129007	QUÉ
BD 700 1A10	3461	CIRCUIT INTÉGRÉ-810	701730061010	AMÉLIORÉ	20131114005	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2130	SYSTÈME DE PRESSION CABINE		DÉFECTUEUX	20131209010	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2200	PANNEAU DES COMMANDES DE VOL		DÉFECTUEUX	20131115004	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2420	RÉGULATEUR D'ALTERNATEUR	720846D	DÉFECTUEUX	20131121004	QUÉ

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
CL600 2B19 (RJ100)	2750	SYSTÈME DE VOLETS		DÉFECTUEUX	20131218025	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2752	VÉRIN VOLETS		DÉFECTUEUX	20131209004	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	2752	VÉRIN VOLETS	854D100232425	DÉFECTUEUX	20131126006	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	2820	GAINE DE CONDUITE CARBURANT	CA282	CORRODÉE	20131011005	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	3140	CALCULATEUR DE COMMANDES DE VOL	6229815037	HORS SERVICE	20131010005	PAC
CL600 2B19 (RJ100)	3220	COMPAS TRAIN AVANT		USÉ	20131203004	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	3222	TRAIN AVANT	16050115	DÉFECTUEUX	20131230002	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	3222	AMORTISSEUR	171008722105	DÉGONFLÉ	20131118027	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	3230	CLAPET SÉLECTEUR TRAIN PRINCIPAL	750005000	DÉFECTUEUX	20131018003	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	5312	RÉFÉRENCE FUSELAGE 621 DE LA CLOISON	601R36008205	FISSURÉE	20131125011	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	5312	CLOISON ÉTANCHE	601R36008205	FISSURÉE	20131204003	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	5414	ENSEMBLE PYLÔNE ARRIÈRE	601371121016	S'EST DÉTACHÉ	20131125006	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	5610	FENÊTRE LATÉRALE COPILOTE	NP13932212	FISSURÉE	20131211007	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	5610	PARE-BRISE	NP13932113	ÉCLATÉ	20131125001	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	7110	PANNEAU TUYÈRE D'ÉJECTION		DÉTACHÉ	20131101009	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	7600	CÂBLE DES GAZ	1603730007	DÉFECTUEUX	20131119006	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	7603	CÂBLE DES GAZ	1603730007	COINCÉ	20131111013	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	7810	PANNEAU	22850181267	MANQUANT	20131008007	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	7830	UNITÉ D'ENTRAÎNEMENT PNEUMATIQUE	1267587	DÉFECTUEUSE	20131209008	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	2420	RÉGULATEUR D'ALTERNATEUR	766283C	DÉFECTUEUX	20131209005	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	2711	BLOC D'ALIMENTATION	PS644	DÉFECTUEUX	20131216018	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	2760	SYSTÈME DÉPORTEUR		DÉFECTUEUX	20131022005	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	2780	SYSTÈME BECS DE BORD D'ATTAQUE		DÉFECTUEUX	20131218024	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	2782	VÉRIN DROIT BECS DE BORD D'ATTAQUE NO 5	766385C	DÉFECTUEUX	20131209012	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	3297	DÉTECTEUR DE PROXIMITÉ	895001FS	FIL BRISÉ	20131216015	QUÉ
CL600 2C10 (RJ700)	5420	PRODUIT D'ÉTANCHÉITÉ DE PYLÔNE		INCORRECT	20131219013	QUÉ

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
CL.600 2D15 (705)	2460	DISJONCTEUR	MS220731	INUTILISABLE	20131028008	PNR
CL.600 2D15 (705)	2710	POULIE	600908004	GRIPPÉE	20131112010	ATL
CL.600 2D15 (705)	2742	VÉRIN DE COMPENSATION DU STABILISATEUR	84897	DÉFECTUEUX	20131128010	ATL
CL.600 2D15 (705)	2761	DISPOSITIF DE VERROUILLAGE	NAS1193E10C	FISSURÉ	20131219012	ATL
CL.600 2D15 (705)	2820	CALCULATEUR DE CARBURANT	73811814	INUTILISABLE	20131216019	ATL
CL.600 2D15 (705)	2910	CONDUITE HYDRAULIQUE FLEXIBLE	AE71115275	FUITE	20131031004	ATL
CL.600 2D15 (705)	3610	GAÎNE TÉLESCOPIQUE	GG670800143	DÉFECTUEUSE	20131101008	PNR
CL.600 2D24 (RJ900)	3160	VENTILATEUR DE REFROIDISSEMENT DE L'AFFICHEUR	AE0804A04	DÉFECTUEUX	20131016004	QUÉ
CL.600 2D24 (RJ900)	5210	POIGNÉE EXTÉRIEURE	601R317621	CISAILLÉE	20131219005	QUÉ
CL.600 2D24 (RJ900)	5220	PORTES DE SECOURS SUR L'AILE	SH67036600	FISSURÉES	20131125013	QUÉ
CL.600 2D24 (RJ900)	5610	BORNIER		BRÛLÉ	20131120002	QUÉ
CL.600 2E25 (RJ1000)	2100	GROUPE TURBO-REFROIDISSEUR DROIT	GG670950095	DÉFECTUEUX	20131216022	QUÉ
CL.600 2E25 (RJ1000)	7532	SOUPAPE DE PURGE OPÉRATIONNELLE	5000728106	DÉFECTUEUSE	20131216021	QUÉ
CL.600 2E25 (RJ1000)	8011	DÉMARREUR PNEUMATIQUE	35059534	DÉFECTUEUX	20131115003	QUÉ
CANADAIR						
CL.215 6B11(CL.415)	2731	MOTEUR COMPENS.	215900018	RÉPARÉ	20131015010	QUÉ
CL.215 6B11(CL.415)	3213	ROULEMENT À ROTULE	KSC253224V	NEUF	20131008002	QUÉ
CL.215 6B11(CL.415)	5210	CHARNIÈRE	21533027	FISSURÉE	20131007025	QUÉ
CL.600 2A12(601)	3210	RESSORT DE CONTREFICHE LATÉRALE	860000065	BRISÉ	20131206001	QUÉ
CL.600 2B16(601 3A)	3244	PNEU	256K433	USÉ	20131121013	ONT
CL.600 2B16(601 3R)	3220	FERRURE DE CAPTEUR	CSK6217	DÉFORMÉE	20131230006	ONT
CL.600 2B16(604)	3230	CLAPET SELECTEUR TRAIN PRINCIPAL	750005000	DÉFECTUEUX	20131113007	QUÉ
CL.600 2B16(604)	3230	CLAPET SELECTEUR TRAIN PRINCIPAL	750005000	DÉFECTUEUX	20131118016	QUÉ
CESSNA						
150M	2842	TRANSMETTEUR	MC04265171	INUTILISABLE	20131111017	ONT
152	2810	CRÉPINE	422130	SÉPARÉE	20131118025	ONT
152	7322	POMPE DE REPRISE	MA3PA	RIGIDE	20131104013	PAC
172M	2421	ALTERNATEUR	AL12F60	INUTILISABLE	20131111014	ONT
172M	2700	T DE CONTRÔLE	5600144	FISSURÉ	20131023009	ONT
172M	3220	ROUE AVANT	C30174	DÉFORMÉE	20131114007	PNR
172M	3250	BOULON	S21381	FISSURÉ	20131128002	ONT
172M	3250	BOULON	S21381	FISSURÉ	20131128003	ONT
172M	6113	CLOISON CASSEROLE	5503214	FISSURÉE	20131018006	ONT

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
172M	6113	CLOISON AVANT CASSEROLE	5503214	FISSURÉE	20131018010	ONT
172N	2730	CÂBLE DE PROFONDEUR	510105391	EFFILOCHÉ	20131003003	PNR
172N	3250	COLLIER DIRECTION	7430118	FISSURÉ	20131023008	ONT
172N	7322	COMMANDE RÉCHAUFFAGE CARBUR.	S123017	DÉFECTUEUSE	20131008013	PNR
172P	2752	MOTEUR VOLET	C3010020110	INTERMITTENT	20131111008	ONT
172R	2212	CODEUR D'ALTITUDE	SSD12030A	ÉCROU	20131007017	PNR
172R	2420	UNITÉ DE COMMANDE D'ALTERNATEUR	AC2101	DÉFECTUEUSE	20131111001	ONT
172R	7322	SERVOCOMMANDE CARBURANT	25765362	FISSURÉE	20131017007	PNR
172R	7334	TRANSDUCTEUR	P1655282	TREMBLANT	20131111005	ONT
172S	2400	SOLÉNOÏDE	X610007	INTERMITTENT	20131018011	ONT
172S	2420	UNITÉ DE COMMANDE D'ALTERNATEUR	AC2101	AUCUNE TENSION	20131111002	ONT
172S	2842	TRANSMETTEUR	S35941	ERRONÉ	20131111018	ONT
172S	2842	TRANSMETTEUR		DÉFECTUEUX	20131111011	ONT
172S	6113	CLOISON AVANT CASSEROLE	5522312	FISSURÉE	20131018007	ONT
172S	7714	TACHYMÈTRE	S33295	INDICATION BASSE	20131111003	ONT
182	5711	PALIER FUSELAGE	512122	CORROSION	20131219015	PAC
182J	3211	PIÈCE MOULÉE SUPPORT TRAIN D'ATTERRISSAGE PRINCIPAL DROIT	7416032	FISSURÉE	20131128009	ONT
182J	5743	PIÈCE MOULÉE SUPPORT TRAIN D'ATTERRISSAGE PRINCIPAL GAUCHE	7416031	FISSURÉE	20131128008	ONT
182Q	2840	INSTRUMENT MOTEUR PRINCIPAL	EDM930	NEUF	20131107010	PAC
182T	7713	ADAPTATEUR	02G22988	USÉ	20131129002	PNR
208	0	FERRURE	26210092	FISSURÉE	20131113006	PNR
208B	2161	SOUPAPE DE RÉGULATION DE PRESSION	1H1014	INUTILISABLE	20131112014	PNR
208B	2213	INDICATEUR DE COMMANDE DE VOL	60001700	NE RÉPOND PAS	20131101010	PNR
208B	2213	INDICATEUR	60001700	IRRÉGULIER	20131118017	PNR
208B	2410	ACCOUPLEMENT CLAVETTE	26012663	FISSURÉ	20131126001	ONT
208B	2421	UNITÉ DE COMMANDE D'ALTERNATEUR	261850011RX	EN ATTENTE, DÉFECTUEUSE	20131118019	PNR
208B	2750	DISJONCTEUR VOLET MOTEUR		FONDU	20131218008	ONT
208B	2752	VÉRIN	D14500463	GRINCEMENT	20131102004	PNR
208B	2752	RACCORD	C3010010211	INUTILISABLE	20131206002	PNR
208B	2822	POMPE CARBURANT	2C68	BRUYANTE	20131118018	PNR
208B	3417	CALCULATEUR DE DONNÉES AÉRODYNAMIQUES	110088210	INUTILISABLE	20131101005	PNR

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
208B	5270	PORTE	261705741	NON VERROUILLÉE	20131223013	PNR
208B	7931	INDICATEUR PRESSION D'HUILE	26060152RX	INUTILISABLE	20131230003	PNR
401B	2397	CONDENSATEUR CÉRAMIQUE		BRÛLÉ	20131209002	PNR
525	2913	POMPE HYDRAULIQUE	99123922	JOINTS FUYANTS	20131213007	PNR
525	5755	CARTE DE CIRCUIT IMPRIMÉ	63183572	BRÛLÉE	20131002006	QUÉ
525C	5755	CARTE DE CIRCUIT IMPRIMÉ	87189884	SURCHAUFFÉE	20131212004	ONT
550	2130	TUYAU	AD11341212	DESSERRÉ	20131023005	ONT
560	2300	UNITÉ DE GESTION	7013270963	FIGE	20131219010	PAC
560	5210	VERROU	551124325	UTILISABLE	20131129013	PNR
560	5510	NERVURE CENTRALE	65320144	FISSURÉE	20131113009	PNR
560XL	2730	FERRURE ARTICULATION DE PROFONDEUR	663400359	FISSURÉE	20131010002	PNR
560XL	5520	ENS. ARTICULATION DE PROFONDEUR	663400359	FISSURÉ	20131002003	PNR
560XL	5520	FERRURE D'ARTICULATION	633410110	FISSURÉE	20131120012	PNR
A185F	2822	POMPE DE GAVAGE CARBURANT	41400017	INUTILISABLE	20131209014	PNR
A185F	8530	POUSOIR HYDRAULIQUE	658088	INUTILISABLE	20131218010	PAC
T206H	2710	CÂBLES AILERONS ET DIRECTION	510303304	USÉS	20131205005	PNR
T206H	2823	SÉLECTEUR CARBURANT	98511162	FUITE INTERNE	20131204004	ONT
U206F	2421	ALTERNATEUR	AL12F60C	INUTILISABLE	20131103001	PNR
U206F	2424	CAPTEUR	C5930010101	DÉFECTUEUX	20131118015	PNR
<i>CIRRUS</i>						
SR20	6113	PLAQUE D'APPUI CASSEROLE	C22945P	FISSURÉE	20131219014	ONT
<i>CONVAIR - CAN</i>						
340	3220	LEVIER	24085571018	FISSURÉ	20131015004	PAC
340	5240	CROCHET	34085103055	ENDOMMAGÉ	20131104014	PAC
<i>DEHAVILLAND - CAN</i>						
DHC 6	2750	ROULEMENTS		ANCRÉS	20131209009	PAC
DHC 6 300	2720	PÉDALE DIRECTION	C6CFM121028	FISSURÉE	20131112015	ATL
DHC 6 300	2720	PÉDALE DIRECTION	C6CFM12107	SUPPORT FISSURÉ	20131119003	ATL
DHC 6 300	2750	SÉLECTEUR VOILETS	SKA1043A	FUITE	20131010001	ATL
DHC 6 300	3220	BRAS DE TORSION SUPÉRIEUR	711025	FISSURÉ	20131209001	ATL
DHC 7 102	2421	RÉGULATEUR D'ALTERNATEUR	U13866	DÉFECTUEUX	20131218012	PNR
DHC 7 102	5610	PARE-BRISE	15380007	ARQUÉ	20131217009	PNR
DHC 7 103	3220	TRAIN AVANT	1610021	DÉFECTUEUX	20131218027	PNR
DHC 7 103	3230	VÉRIN DE VERROUILLAGE (TRAIN PRINCIPAL)	155507	DÉFECTUEUX	20131030005	PNR

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
DHC 8 100	5755	VÉRIN DÉPORTEUR DE VOL	A44700009	BOÎTIER FISSURÉ	20131008004	ONT
DHC 8 102	1420	CONNECTEURS ÉLECTRIQUES		SURCHAUFFE	20131213002	ATL
DHC 8 102	2350	PANNEAU DE SÉLECTION-ÉCOUTE	506111	ÉCLAIRAGE COURT-CIRCUITÉ	20131118022	ATL
DHC 8 102	2421	CÂBLE	DSC20189	EFFILOCHÉ	20131022001	ATL
DHC 8 102	2760	CARTER		FRACTURÉ	20131002002	ATL
DHC 8 102	2761	VÉRIN DÉPORTEUR	A44700009	FRACTURÉ	20131126009	ATL
DHC 8 102	2820	CONDUIT CARBURANT	82820083003	USÉ PAR FROTTEMENT	20131001004	ATL
DHC 8 102	2910	CARTER		FRACTURÉ	20131004005	ATL
DHC 8 102	3200	BRAS D'ARTICULATION DE TRAPPE DE TRAIN PRINCIPAL	85420015003	USÉ PAR FROTTEMENT	20131119002	ATL
DHC 8 102	3200	BRAS D'ARTICULATION DE TRAPPE DE TRAIN PRINCIPAL	85420015003	ÉBRÉCHURE PROFONDE	20131119001	ATL
DHC 8 102	3210	ROULEMENT	ABY6925	GRIPPÉ	20131108001	ATL
DHC 8 102	3230	POULIE	85410466001	GRIPPÉE	20131011003	ATL
DHC 8 102	3240	RÉPARTITEUR DE FREINAGE	53200	DÉFECTUEUX	20131120008	ATL
DHC 8 102	3242	FREIN		SURCHAUFFÉ	20131227003	ATL
DHC 8 102	5755	VÉRIN DÉPORTEUR	A44700009	FISSURÉ	20131213004	ATL
DHC 8 102	7312	RÉCHAUFFEUR CARBURANT	10839	DESSERRÉ	20131016002	ONT
DHC 8 102	7712	UNITÉ DE CONDITIONNEMENT DE DÉTECTEUR DE COUPLE	30005000046	DÉFAILLANCE INTERNE	20131009012	ATL
DHC 8 106	3232	CYLINDRE	82970015005	FISSURÉ	20131007027	PNR
DHC 8 106	7261	JOINT GARLOC	311435001	FISSURÉ	20131112008	QUÉ
DHC 8 311	2900	SYSTÈME D'ALIMENTATION HYDRAULIQUE	NAS16126A	ÉCLATÉ	20131030004	ATL
DHC 8 311	3230	ROBINET SÉLECTEUR	574205A	DÉFECTUEUX	20131118021	ATL
DHC 8 311	5522	REVÊTEMENT	85520056011	CORRODÉ	20131023006	QUÉ
DHC 8 311	5522	REVÊTEMENT	85520056012	CORRODÉ	20131023007	QUÉ
DHC 8 314	3220	CAPUCHON DE PISTON	88305	BRISÉ	20131118024	PNR
DHC 8 314	7530	RÉGULATEUR DE PRÉLÈVEMENT		MAUVAIS ASSEMBLAGE	20131126007	ONT
DHC 8 400	3213	ESSIEU GAUCHE	461083	CORROSION	20131004003	ONT
DHC 8 400	3213	ESSIEU DROIT	461083	CORROSION	20131004004	ONT
DHC 8 400	3250	COLLECTEUR DE DIRECTION	481505	DIRECTION INUTILISABLE	20131008005	ONT
DHC 8 400	3260	CAPTEUR DE PROXIMITÉ	401020101	ENDOMMAGÉ	20131017008	ONT
DHC 8 400	5320	SEUIL SUPÉRIEUR DE LA PORTE DE SOUTÈ À BAGAGES	85339453	FISSURÉ	20131213005	ONT
DHC 8 400	5520	BRAS DE VILEBREQUIN	82760760	NEUF	20131127003	PAC

MARQUE/ MODÈLE	Jasc	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
DHC 8 402	1420	CONNECTEURS ÉLECTRIQUES	CDEL40067	SURCHAUFFÉS	20131009013	ATL
DHC 8 402	1420	BORNIER	3706001	CONNEXION INTERMITTENTE	20131030002	ONT
DHC 8 402	2120	CONDUIT D'ENTRÉE DU COMPRESSEUR	8209421	TROUÉ	20131106005	ATL
DHC 8 402	2120	CONDUIT/SOUFFLETS	8215531	DOMMAGES/TROU	20131230004	ATL
DHC 8 402	2497	CÂBLAGE		COURT-CIRCUITÉ AU BLINDAGE	20131126013	ATL
DHC 8 402	2721	INDICATEUR DE COMPENSATION DIRECTION	8241060800901	INUTILISABLE	20131024002	ONT
DHC 8 402	2913	POMPE ENTRAÎNÉE PAR MOTEUR	6617303	PERCÉE	20131107002	ONT
DHC 8 402	2913	POMPE ENTRAÎNÉE PAR MOTEUR	6617304	INUTILISABLE	20131022011	ONT
DHC 8 402	2920	COLLECTEUR D'ALIMENTATION	9451703	BRISÉ	20131112017	ATL
DHC 8 402	2930	INDICATEUR DE NIVEAU	882740107	CÂBLE DESSERRÉ	20131219007	ATL
DHC 8 402	3020	UNITÉ DE SURVEILLANCE DU CHRONOMÈTRE	4100S01807	NEUVE	20131115005	PNR
DHC 8 402	3040	COUVERCLE (ÉLECTRIQUE)	MS1802911S10	FONDU	20131031005	ONT
DHC 8 402	3060	FAISCEAU DE CÂBLES DE DÉGIVRAGE	697071272	PINCÉ	20131220004	ONT
DHC 8 402	3234	SÉLECTEUR DE TRAIN D'ATERRISSAGE	860TS09Y00	DIODES BRÛLÉES	20131129001	ATL
DHC 8 402	3244	PNEU ROUE PRINCIPALE	315731	CREVAISON	20131025005	ATL
DHC 8 402	3246	ROULEMENT	29675	USÉ	20131220002	ONT
DHC 8 402	3246	DEMI-ROUE EXTÉRIEURE	3008641	FISSURÉE	20131111022	PNR
DHC 8 402	3251	COLLECTEUR DE DIRECTION ROUE AVANT	481509	NEUF	20131122004	PNR
DHC 8 402	3260	COUVERCLE CAPTEUR TOUCHER DES ROUES DU TRAIN AVANT PRINCIPAL	471423	FISSURÉ	20131008009	PNR
DHC 8 402	3260	COUVERCLE CAPTEUR TOUCHER DES ROUES DU TRAIN AVANT PRINCIPAL	471423	INUTILISABLE	20131007018	PNR
DHC 8 402	3260	COUVERCLE CAPTEUR TOUCHER DES ROUES	471423	BRISÉ	20131009006	ATL
DHC 8 402	3260	COUVERCLE CAPTEUR TOUCHER DES ROUES	471423	BRISÉ	20131009007	ATL
DHC 8 402	3260	COUVERCLE CAPTEUR TOUCHER DES ROUES	471423	BRISÉ	20131009008	ATL

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
DHC 8 402	3260	COUVERCLE CAPTEUR TOUCHER DES ROUES DU TRAIN AVANT PRINCIPAL	471423	TENONS MANQUANTS	20131007023	PNR
DHC 8 402	5210	COUVERCLE VERROU AVANT	D191206501	NEUF	20131120013	PNR
DHC 8 402	5311	RACCORD LONGERON/ MACHINE	85360421109	ESPACEMENT	20131002005	ONT
DHC 8 402	7800	TUYÈRE D'ÉJECTION DE BUSE	87804124007	SÉPARATION	20131003005	ONT
<i>DIAMOND - AS</i>						
DA 42	3230	PNEU TRAIN PRINCIPAL		RECHAPÉ	20131029003	ONT
DA 42	3244	PNEU TRAIN PRINCIPAL		RECHAPÉ	20131029006	ONT
<i>DIAMOND - CAN</i>						
DA 20 C1	2410	BOULON DE PIVOTAGE DE L'ALTERNATEUR	2224120001	CISAILLÉ	20131001001	ATL
DA 20 C1	2823	COUPE-FEU	171N14	FUITE	20131025003	ATL
DA 20 C1	5514	BOULON	AN311A	CORRODÉ	20131205003	ATL
DA 20 C1	5554	SUPPORT DE MONTAGE GOUV. DIRECTION	2055450500	FISSURÉ	20131031003	ATL
DA 20 C1	7310	TUYAU DE CARBURANT FLEXIBLE	AE366000B0084	DÉFECTUEUX / FUITE	20131024007	PNR
DA 20 C1	7430	INTERRUPTEUR D'ALLUMAGE	103572101	NE FONCTIONNE PAS	20131004009	ATL
DA 20 C1	7600	EMBOUT DE BIELLE	HF3M	GRIPPÉ	20131217004	ATL
DA 20 C1	7930	MANOMÈTRE DE PRESSION D'HUILE	2279301000	IMPRÉCIS	20131004008	ATL
DA 20 C1	7930	MANOMÈTRE DE PRESSION D'HUILE	2279301000	IMPRÉCIS	20131230007	ATL
DA 20 C1	7930	MANOMÈTRE DE PRESSION D'HUILE	2279301000	IMPRÉCIS	20131125007	ATL
DA 20 C1	7930	MANOMÈTRE DE PRESSION D'HUILE	2279301000	IMPRÉCIS	20131125010	ATL
DA 20 C1	7930	MANOMÈTRE DE PRESSION D'HUILE	2279301000	IMPRÉCIS	20131203005	ATL
DA 20 C1	7930	INDICATEUR DE PRESSION D'HUILE	2279301000	LECTURE INF.	20131104005	ATL
DA 20 C1	7930	INDICATEUR DE PRESSION D'HUILE	2279301000	LECTURE INF.	20131106007	ATL
<i>DORNIER</i>						
328 300	3240	BLOC FREIN	AHA22276	CLIP ROTOR DÉFECTUEUX	20131102002	QUÉ
<i>DOUGLAS</i>						
DC10 30F	3230	LEVIER DE COMMANDE DU TRAIN D'ATTERRISSAGE		COLLÉ	20131218026	PAC
DC3C	2400	CIRCUIT ÉLECTRIQUE		PROTECTION CHARGE	20131213009	ONT
<i>EMBRAER</i>						
ERJ 170 200 SU	2597	CÂBLE	W2010532924	USÉ PAR FROTTEMENT	20131001005	ONT

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
ERJ 170 200 SU	2720	TUBE DE CONJUGAISON	17063448XXX	USÉ PAR FROTTEMENT	20131125014	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2120	SYSTÈME DE CLIMATISATION		ODEUR	20131218021	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2520	CARTE DE CIRCUIT	CDSP4643501	SURCHAUFFÉE	20131007022	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2530	FOUR		DOMMAGES CAUSÉS PAR DES CORPS ÉTRANGERS	20131030001	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2710	ROULEMENT	MS2764829G	CORRODÉ	20131205004	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2750	COMMANDE ACE BECS BORD D'ATTAQUE/VOILETS	1700064F	DÉFECTUEUSE	20131108003	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2752	VÉRIN VOILETS	C1558111	DÉFECTUEUX	20131111019	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2780	CIRCUITS BECS DE BORD D'ATTAQUE		DÉFECTUEUX	20131001009	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2781	DÉTECTEUR INCLINAISON BECS BORD D'ATT. EXT. GAUCHE	1716280A	DÉFECTUEUX	20131128007	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2781	HARNAIS BECS DE BORD D'ATTAQUE W513	19019567401	DÉFECTUEUX	20131129008	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2810	CIRCUIT CARBURANT		FUITE	20131220001	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2820	CONDUITE ALIM. CARB.		USÉE PAR FROTTEMENT	20131106002	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2820	CONDUITE ALIM. CARB.	19004302403	USÉE PAR FROTTEMENT	20131106001	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2820	CONDUITE CARBURANT		RAYÉE	20131031006	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2820	CONDUITE CARBURANT		RAYÉE	20131031007	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2820	SOUPAPE DE PRESSION		DÉFECTUEUSE	20131223004	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2910	TUBE	19005172401	DÉFECTUEUX	20131108002	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2913	POMPE ENTRAÎNÉE PAR MOTEUR 1	5116404	DÉFECTUEUSE	20131217001	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	3140	MODULE E/S DE COMMANDE	70265341902	DÉFECTUEUX	20131010003	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	3252	ÉCROU AMORTISSEUR DE SHIMMY	22250070	DESSERRÉ	20131125002	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	3610	GAINE	19006713405	FISSURÉE	20131125004	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	5220	PORTE SUR L'AILE		MAUVAISE FERMETURE	20131111021	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	5610	PARE-BRISE DROIT	NP18730112	ÉCLATÉ	20131104001	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	7603	SECTEUR DE COMMANDE DES GAZ	426000185	DÉFECTUEUX	20131010004	QUÉ
EUROCOPTER DEUT						
BO105 S CDN BS 4	6230	BLINDAGE DE MÂT	4638305009	DÉCHIRÉ	20131121008	ONT
EC 135P2PLUS	6330	SUPPORT DE TRANSMISSION ARIS	L633M2010109	INUTILISABLE	20131024005	ONT
EUROCOPTER FRANCE						
EC 130 B4	5610	HUBLOT PLAFOND GAUCHE	350A25904021	FISSURÉ	20131218022	ONT
EC 130 B4	5610	PARE-BRISE CENTRAL	350A25902500	FISSURÉ	20131205006	PAC

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
<i>FAIRCHILD</i>						
SA227DC	2150	TURBINE DE REFROIDISSEMENT	20475546	SURCHAUFFÉE	20131009011	ONT
<i>GULFSTREAM - ISRAEL</i>						
GULFSTREAM 100	2782	ARBRE D'ENTRAÎNEMENT DE BECS DE BORD D'ATTAQUE FLEXIBLE	1116D10011	USÉ	20131021023	ONT
<i>HAWKER SIDDELEY UK</i>						
HS 748 2A	2910	CONDUITE AMONT VÉRIN TRAIN PRINCIPAL DROIT	4Q2395	USÉE PAR FROTTEMENT	20131107008	ONT
<i>HUGHES</i>						
369D	1000	ÉCROU	AN3205	USÉ	20131119005	PAC
<i>LEARJET</i>						
35A	3230	SOUPAPE DE COMMANDE TRAIN D'ATTERRISSAGE	48C48641	FISSURÉE	20131121012	ONT
36A	3246	ROUE PRINCIPALE	95439914	DÉFECTUEUSE	20131215001	ONT
<i>LOCKHEED</i>						
382G	5510	STABILISATEUR		CORRODÉ	20131203001	PAC
<i>MITSUBISHI - USA</i>						
MU 2B60	3097	CÂBLE	P253A8	FIL DÉNUDÉ	20131022007	PNR
MU 2B60	3220	JAMBE DE TRAIN DROITE	030A393029	FISSURÉE	20131030006	ONT
<i>MORAVAN</i>						
Z242L	2720	CÂBLES DE DIRECTION	Z14242260100	EFFILOCHÉS	20131113001	ONT
Z242L	7713	COUDE PRESSION D'ADMISSION		USÉ	20131011009	ONT
<i>PILATUS - SW</i>						
PC 12 45	2750	ENTRAÎNEMENT BRAS VOLETS GAUCHE	5275212153	FISSURÉ	20131223010	ONT
PC 12 45	2750	BRAS VOLETS	5275212153	FISSURÉ	20131223006	ONT
PC 12 45	2750	BRAS VOLETS	5275212153	FISSURÉ	20131223007	ONT
PC 12 45	2750	BRAS VOLETS	5275212153	FISSURÉ	20131223008	ONT
PC 12 45	3418	TRANSMETTEUR ANGLE D'ATTAQUE	975442142	NE RÉPOND PAS	20131104008	ONT
PC 12 45	6197	FICHE DE CONNEXION	MS3116F84S	USÉE	20131205008	ONT
PC 12 47E	3260	CONTACTEUR DE PROXIMITÉ	9733033113	INTERMITTENT	20131125016	PAC
<i>PIPER</i>						
PA15 X	3222	AMORTISSEUR INFÉRIEUR	1180300	BRISÉ	20131028002	PNR
PA28 140	1410	TUYAU CARBURANT	6390115	DÉTÉRIORÉ	20131118026	ONT
PA28 161	2810	RÉSERVOIR CARBURANT		DOMMAGES PAR CORPS ÉTRANGERS	20131111015	ONT
PA31	2730	CÂBLE DE PROFONDEUR	41942000	EFFILOCHÉ	20131120009	PNR
PA31	2750	VOLET	1202001	BRÛLÉ	20131021022	PNR
PA31	7313	SERVOCOMMANDE D'INJECTION DE CARBURANT	252416315	INUTILISABLE	20131120010	PNR

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
PA31 350	2197	CONTRÔLE AÉRIEN	NIL	CÂBLE BRÛLÉ	20131011004	ATL
PA31 350	2922	JOINT TORIQUE	MS2877816	NEUF	20131011002	QUÉ
PA34 200T	3220	RESSORT	6801400	ARBRE BRISÉ	20131121009	PNR
PA44 180	3020	ROBINET CHAUFF. CARBURATEUR	87327003	BRISÉ	20131025004	ATL
PA44 180	3230	POMPE HYDRAULIQUE	IHYC5005	RÉVISÉE	20131123001	ATL
PA44 180	8520	CARTER	LW16818	FISSURÉ	20131227004	ATL
<i>ROBINSON</i>						
R22 BETA	6520	BOÎTE TRANSMISSION ROTOR QUEUE	B0211	UTILISABLE	20131025001	ONT
R44 II	2435	DÉMARREUR	14924HTH	INTERMITTENT	20131112012	PNR
R44 II	2435	DÉMARREUR	BC3151004	USÉ	20131120007	PNR
R44 II	2562	BATTERIE RADIOBALISE DE REPÉRAGE D'URGENCE	S182050601	BASSE TENSION	20131017003	PNR
R44 II	2916	RÉSERVOIR	D2112	MISE À L'AIR LIBRE	20131007016	PNR
R44 II	2916	RÉSERVOIR	D2112	MISE À L'AIR LIBRE	20131024003	PNR
R44 II	6220	PINCE		DESSERRÉE	20131216025	ONT
R44 II	6510	ROULEMENT	D2242	INUTILISABLE	20131121005	PNR
R44 II	7314	POMPE CARBURANT	LW15473	FUITE	20131031001	PNR
R44 II	7322	RÉGULATEUR	D2782	USÉ	20131202018	PNR
R44 II	7414	MAGNÉTO	1060064620	FUITE	20131120006	PNR
R66	6230	PLATEAU OSCILLANT	C0176	ENDOMMAGÉ	20131022003	QUÉ
<i>SIKORSKY</i>						
S76C	6320	CARTER DE SORTIE	7635109016041	FISSURÉ	20131212003	PAC
S92A	0	DÉTECTEUR DE FLAMME	9231004802	USÉ PAR FROTTEMENT	20131113003	ATL
S92A	0	CÂBLAGE DU DÉTECTEUR DE FLAMME		DÉFECTUOSITÉ INTERMITTENTE	20131113005	ATL
<i>VIKING CANADA</i>						
DHC 6 400	3160	UNITÉ D'AFFICHAGE	66012020101	NEUVE	20131017012	PAC
MOTEUR						
<i>ALLISON</i>						
250-C20B	7321	RÉGULATEUR CARBURANT	230706060	INUTILISABLE	20131112013	PAC
<i>AVCO LYCOMING</i>						
IO-540-AE1A5	7414	BLOC	10357426	GARNITURE DESSERRÉE	20131024004	PNR
LTIO-540-J2BD	8520	CARTER	11F20022D3	USÉ	20131219009	ONT
LTIO-540-J2BD	8530	ENSEMBLE DE PISTON	78290	EN SERVICE	20131017013	QUÉ
LTS-101-700D-2	7250	RIVET	414118206	DESSERRÉ	20131101003	QUÉ
O-235-L2CM	8550	JOINT AVANT	LW13792	FUITE	20131218023	PNR
TIO-540-J2BD	8520	CARTER	11F20022D3	USÉ	20131219008	ONT
<i>GARRETT</i>						
TFE731-2-2B	7314	POMPE CARBURANT MOTEUR	307085059	ENDOMMAGÉE	20131230001	PAC
TFE731-2-2B	8300	BOÎTIER D'ENGRENAGES ARRIÈRE	30713213	FISSURÉ	20131210001	PAC
TPE331-10UGR	7261	TUBE	31080711	UTILISABLE	20131218020	ONT

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
TPE331-11	8300	ROULEMENT	31035851	DÉFECTUEUX	20131126010	ONT
TPE331-11U-612G	7321	RÉGULATEUR CARBURANT	8978014	NE RÉPOND PAS	20131211002	ONT
TPE331-12UHR	7240	PLÉNUM DE COMBUSTION	310166812	FISSURÉ	20131202017	ONT
<i>GENERAL ELECTRIC</i>						
CF34-10E5A1	7200	CONDUIT CENTRAL DE MISE À L'AIR LIBRE		APLATI	20131128004	QUÉ
CF34-10E5A1	7230	PALE DE ROTOR	2050M38P02	FISSURÉE	20131219006	QUÉ
CF34-3B1	7200	COMPRESSEUR		BOSSELÉ	20131004001	ATL
CF34-8C5	7170	CONDUITE DE PURGE	CN6278035001	USÉE PAR FROTTEMENT	20131101002	ATL
CF34-8C5	7230	VÉRIN GYRO VERTICAL EXT.	4120T02P03	CISAILLÉ	20131216013	QUÉ
CF34-8C5B1	7250	GOIJON	4125T20P01	FRACTURÉ	20131002001	PNR
CT58-140-2	7261	SUPPORT DE PALIER ENTRAÎNEMENT ACCESSOIRES CHÂSSIS AVANT	37D400200P109	INUTILISABLE	20131022008	PAC
<i>PRATT & WHITNEY-CAN</i>						
PT6A-114A	7250	SEGMENT	3035673	DÉCALÉ	20131113002	PNR
PT6A-34	7230	DISQUE DE TURBINE DE COMPRESSEUR	424934	FISSURÉ	20131219017	PAC
PT6A-41	7310	CONDUITE CARBURANT	3026779	NEUVE	20131125015	PNR
PT6A-45A	1400	CLÉ POUR ÉCROUS	MS9951XX	ÉCART VISUEL	20131128001	QUÉ
PT6A-61	7321	RÉGULATEUR CARBURANT	8061310	INUTILISABLE	20131121014	PAC
PT6A-67D	7250	DISQUE DE TURBINE DE COMPRESSEUR	305374001	DÉPASSEMENT DU CYCLE DE VIE	20131213001	QUÉ
PT6T-3D	7250	ROULEMENT	310163501	USÉ	20131104006	PAC
PW120A	6120	COMMANDES D'HELICE		SURCOUPLE	20131218018	ATL
PW120A	7200	MOTEUR		SURCOUPLE	20131202010	ATL
PW120A	7261	JOINT	311859701	FUITE	20131111007	ATL
PW120A	7261	TUBE DE TRANSFERT	310541601	FUITE	20131018004	ATL
PW123	7200	MOTEUR		SURCOUPLE	20131218016	ATL
PW545A	1220	MOTEUR	PW545A	FUITE D'HUILE	20131023003	ONT
<i>PRATT & WHITNEY-USA</i>						
JT8D-17	7250	TUBE DE DISSIPATION VORTEX	6577432216	FRACTURÉ	20131017005	ONT
JT8D-9A	7500	COLLECTEUR GAINÉ 6E ÉTAGE	652245031	FISSURÉ	20131204007	PAC
R-985-AN-14B	8530	SIÈGE D'ÉCHAPPEMENT	20786	USURE EXCESSIVE	20131016001	PAC
<i>ROLLS ROYCE - GY</i>						
BR700-710A2-20	7830	VÉRIN DE PORTE	P471A0001	OUILLET DE BIELLE BRISÉ	20131213010	QUÉ
SPEY	7250	DISQUE TURBINE HAUTE PRESSION ÉTAGE 1	JR30351	MONTAGE EN SAPIN FISSURÉ	20131008008	QUÉ
TAY 651-54	7200	CARTER INTERMÉDIAIRE	JR34963A	CORROSION	20131107001	ONT

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
<i>TELEDYNE CONTINENTAL</i>						
IO-240-B	7322	CORPS DE PAPILLON	653891A19	RÉVISÉ	20131112009	ATL
IO-240-B	7322	CORPS DE PAPILLON	6538481A19	USÉ ET DESSERRÉ	20131106006	ATL
IO-520-D	7414	ROTOR	1052948	FISSURÉ	20131025008	PAC
IO-520-D	8530	CYLINDRE	AEC631397	FISSURÉ	20131104012	ONT
IO-550-N	7921	REFROIDISSEUR D'HUILE	8000440	NEUF	20131008014	PNR
IO-550-N	8520	ROULEMENT	634503	FISSURÉ	20131218017	PNR
<i>TURBOMECA</i>						
ARRIEL 2B	7310	SOUPAPE RÉGLÉE	2925807	RÉVISÉE	20131210006	PNR
ARRIEL 2B	7310	SOUPAPE RÉGLÉE	292950090	USÉE	20131210004	PNR
ARRIEL 2B	7310	SOUPAPE RÉGLÉE	29258070	USÉE	20131210005	PNR
ARRIEL 2B	7321	ENSEMBLE HYDROMÉCANIQUE /RÉGULATEUR CARBURANT	292860750	USÉ	20131210003	PNR
HÉLICE						
<i>HARTZELL</i>						
HC-E4A-3D	6120	COMMANDES D'HÉLICE	A3074	USÉES AU DELÀ DES LIMITES	20131121011	ONT
<i>MCCAULEY</i>						
4HFR34C652	6114	MOYEU	3A32C406	USINÉ	20131112016	ONT
ÉQUIPEMENT						
<i>AIR TRACTOR</i>						
804321	2551	TRÉMIE AVANT	804321	FISSURÉE	20131219018	PAC
804331	2551	TRÉMIE ARRIÈRE	804331	FISSURÉE	20131219019	PAC
<i>AIRFASCO</i>						
MS210424	1000	ÉCROU	MS210424	FISSURÉ	20131024001	ONT
<i>ARTEX</i>						
4535002	2562	CONTACTEUR À INERTIE		INUTILISABLE	20131119004	PNR
<i>B/E AEROSPACE</i>						
11900311	2560	ÉQUIPEMENT DE SECOURS	11900311	INUTILISABLE	20131017004	PNR
<i>CESSNA</i>						
51305631	2730	SUPPORT	51305631	FISSURÉ	20131002007	ONT
LW12892	8530	BOUTON POUSSÉE	LW12892	BRISÉ	20131010009	ONT
LW12892	8530	BOUTON POUSSÉE	LW12892	BRISÉ	20131010010	ONT
<i>CHAMPION</i>						
4381	7414	ENGRENAGE DE DISTRIBUTION	M3008	DÉTRUIT	20131009010	PNR
K3822	7414	ROULEMENT		TROS GROS	20131210008	PAC
<i>DART AEROSPACE</i>						
D350794121	2810	RÉSERVOIR	D4464041	FISSURÉ	20131010008	ONT
<i>DEHAVILLAND - CAN</i>						
DHC2	2721	CÂBLE DE COMPENSATION	C2CF1443	SÉPARÉ	20131004002	ONT
<i>EROS</i>						
MC1015107	1410	TUYAU	407460	RÉVISÉ	20131203003	PNR
<i>GENERAL ELECTRIC</i>						
A44700009	2761	BOÎTIER PRINCIPAL	A447037	FISSURÉ	20131105009	NCR

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
<i>HARTZELL ENGINE TECH</i>						
MH1B4016R	8011	DÉMARREUR	MH1B4016R	RÉVISÉ	20131121002	ONT
<i>HONEYWELL</i>						
36150F2M	4900	GROUPE AUX. BORD	38005482	INUTILISABLE	20131126011	QUÉ
701730061010	3425	CIRCUIT INTÉGRÉ-810	701730061010	AMÉLIORÉ	20131029004	QUÉ
<i>PRATT & WHITNEY CAN</i>						
PT6A67B	7930	CAPTEUR DE TEMPÉRATURE D'HUILE	MS280341	INTERMITTENT	20131020001	ONT
<i>ROCKWELL COLLINS</i>						
8222332100	3160	DISPOSITIF DE PRÉSENTATION EN VOL ADAPTATIF-6520	8222332100	BON	20131106004	QUÉ
AN410	1400	BOULON	AN410	CISAILLÉ	20131022004	ONT
<i>SIGMA</i>						
235010311	3421	INDICATEUR D'ASSIETTE COPILOTE	235010311	RÉPARÉ	20131202014	PNR
<i>UNIVAIR</i>						
U110325	2000	BOULON EN U RESSORT DE QUEUE	U110325	NEUF	20131022006	PNR
PIÈCES NON APPROUVÉES						
<i>UNIVAIR</i>						
U110325	2000	BOULON EN U RESSORT DE QUEUE	U110325	NEUF	20131022006	PNR

ADMINISTRATION CENTRALE

Transports Canada (AARDG)
Aviation civile, maintien
de la navigabilité
Place de Ville, tour C
Ottawa (Ont.) K1A 0N8
Tél. : 1-800-305-2059

BUREAU RÉGIONAUX

Atlantique

Transports Canada
95 rue Foundry, 6^{ième} étage
Moncton (N.-B.) E1C 5H7
Tél. : 1-800-305-2059

Prairies et Nord

Transports Canada
344 rue Edmonton
Winnipeg (Man.) R3C 0P6
Tél. : 1-800-305-2059

Ontario

Transports Canada
4900 rue Yonge, suite 400
Toronto (Ont.) M2N 6A5
Tél. : 1-800-305-2059

Québec

Transports Canada
700 Leigh Capreol
Dorval (Qc) H4Y 1G7
Tél. : 1-800-305-2059

Pacifique

Transports Canada
800 rue Burrard, suite 620
Vancouver (C.-B.) V6Z 2J8
Tél. : 1-800-305-2059

Pour commander des publications et des formulaires

Amérique du Nord : 1-800-305-2059

Région de la capitale nationale : 613-991-4071

Télécopieur : 613-991-2081

Courriel : MP5@tc.gc.ca

SITES WEB DE L'AVIATION CIVILE

Information de l'aviation civile

www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/menu.htm

Maintien de la navigabilité

www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/certification/maintien-menu-1432.htm

Règlement de l'aviation canadien (RAC)

www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/serveur/rac/menu.htm

Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité (SWIMN)

www.tc.gc.ca/cawis-swimn

Alertes à la sécurité de l'Aviation civile (ASAC)

www.tc.gc.ca/aviation-civile-alerte-securite

Système Web de rapports de difficultés en service (SWRDS)

www.tc.gc.ca/swords